



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

SOU
1967:29B

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1967:29

Kommunikationsdepartementet



TRANSPORTKOSTNADERNA I GOTLANDSTRAFIKEN

BETÄNKANDE AVGIVET AV

1964 ÅRS GOTLANDSTRAFIKUTREDNING

Stockholm 1967

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1967

Kronologisk förteckning

1. Kommunal bostadsförmedling. Hæggström. I.
2. Allmänna arvsfonden. Esselte. Ju.
3. Utsökningsrätt VI. Esselte. Ju.
4. Ny domkretsindelning för underrätterna. Esselte. Ju.
5. Statlig publicering. Norstedt & Söner. Fi.
6. Finansiella långtidsperspektiv. Esselte. Fi.
7. Den framtida jordbrukspolitik. Svenska Reproduktions AB. Jo.
8. Barnstugor. Barnavårdsmannaskap. Barnolycksfall. Kihlström. S.
9. Rikskonsorter. Esselte. E.
10. Linköpings högskola. Del I. Victor Pettersson. E.
11. Programbudgetering. Del I. Esselte. Fi.
12. Programbudgetering. Del II. — Studier och försök. Esselte. Fi.
13. Programbudgetering. Del III. — En sammanfattning. Esselte. Fi.
14. Skolans arbetstider. Esselte. E.
15. Tjänsteställning inom krigsmakten. Esselte. Fö.
16. 1958 års utredning kyrka—stat. VII. Folkbokföringen. Beckman. E.
17. 1958 års utredning kyrka—stat. VIII. De teologiska fakulteterna. Almqvist & Wiksell, Uppsala. E.
18. Invandringen. Esselte. I.
19. Statens stöd till ungdomsverksamhet. Esselte. E.
20. Den statliga länsförvaltningen. I. Norstedt & Söner. K.
21. Den statliga länsförvaltningen. II. Bilagor. Norstedt & Söner. K.
22. Skatteförvaltningen. Norstedt & Söner. K.
23. Länsindelningsutredningen. V. Petterson. K.
24. Lag om skatterätt. Hæggström. Fi.
25. Narkotikaproblemet. Del I. Hæggström. S.
26. Partiell författningsreform. Esselte. Ju.
27. Förtidsröstning och gemensamma tvådagarsval. Esselte. Ju.
28. Tryckfrihet och upphovsrätt. Berlingska boktryckeriet, Lund. Ju.
29. Transportkostnaderna i Gotlandstrafiken. Esselte. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1967:29

Kommunikationsdepartementet



TRANSPORTKOSTNADERNA I
GOTLANDSTRAFIKEN

BETÄNKANDE AVGIVET AV

1964 ÅRS GOTLANDSTRAFIKUTREDNING

ESSELTE AB, STOCKHOLM 1967

Innehållsförteckning

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet	5
<i>Kap. I. Inledning</i>	
Utredningsuppdraget	7
Avgränsningen av uppdraget	8
Uppdragets utförande	8
<i>Kap. II. Tidigare utredningar om Gotlandstrafiken</i>	
1945 års Gotlandskommitté	10
1954 års Ö-utredning	10
1956 års lokala Gotlandskommitté	11
<i>Kap. III. Gotlands befolkningsutveckling och näringsliv</i>	
Befolkningsutveckling	12
Gotlands framtida folkmängd	13
Gotlands näringsliv	15
Jordbruket med binärningar, fiske	16
Gotlands industri	17
Sammanfattning	18
<i>Kap. IV. Godstrafiken till och från Gotland</i>	
Den totala trafiken	19
Reguljär och inte reguljär båttrafik	19
Den reguljära båt- och färjetrafiken	20
Analys av trafiken	21
<i>Kap. V. Hamntaxor för Gotlandstrafiken</i>	
Jämförelse mellan Gotlandshamnarnas och vissa andra hamnars taxor	23
Hamntaxorna i Nynäshamn	23
Hamntaxorna i Visby och övriga gotländska hamnar	24
<i>Kap. VI. Sjötaxor till och från Gotland</i>	
Taxornas uppbyggnad	27
Nuvarande godstaxor	27
Taxornas skälighet	29
<i>Kap. VII. Lastbilstrafiken till och från Gotland</i>	
Lastbilstaxans uppbyggnad	31
Taxans skälighet	31
<i>Kap. VIII. SJ samtrafiktaxor till och från Gotland</i>	
Taxornas uppbyggnad	35
Transportmetodik	35
Taxornas skälighet	36
<i>Kap. IX. Framtida transportmedel</i>	
Containertrafik	37
Svävare	37

<i>Kap. X.</i>	<i>Kostnader för ett statligt rederi</i>	
	Färjornas prestanda	39
	Kapitalkostnader	40
	Driftkostnader	41
	Totalkostnader	42
<i>Kap. XI.</i>	<i>Kostnadssammanställning och subventionskalkyl</i>	
	Transportled	43
	Transportföretag	44
	Beräkningsgrunder	45
	Beräkningsresultat	46
<i>Kap. XII.</i>	<i>Utredningens konklusioner</i>	
	Motiv för statligt ekonomiskt stöd till Gotlandstrafiken	47
	Paketlösningen enligt järnvägsalternativet	48
	Statsrederialternativet	49
	Privatrederialternativet	50
	En paketlösning enligt lasttrafikbilalternativet	51
	Individuella fraktnedsättningsbidrag	51
	Olika hamnalternativ	52
	Kapitaltjänstkostnaderna för Visby hamn	53
	Sammanfattning	53

Särskilt yttrande av utredningens experter

Bilaga 1.	Folkmängden i Gotlands län (per 1.1.).
Bilaga 2.	Folkmängdsförändringar i Gotlands kommuner under år 1966.
Bilaga 3.	Folkmängdsförändringar i Gotlands län under åren 1961—1966.
Bilaga 4.	Folkmängden i Gotlands kommuner vid slutet av åren 1965 och 1966.
Bilaga 5.	Godskvantiteter till och från Gotland via öns hamnar år 1965.
Bilaga 6.	De mest frekventa varuslagen till och från Gotlands hamnar år 1964 m. m.
Bilaga 7.	Jämförelse mellan hamntaxor på vissa orter för sådana godsslag som är mest frekventa i Gotlandstrafiken (ej samtrafikgoods).
Bilaga 8.	Medelbelastningen per fordon för bilburen godstrafik med färjor över vissa inländska hamnar år 1965.
Bilaga 9.	Rederi AB Gotlands trafik år 1965.
Bilaga 10.	Rederi A-B Gotlands godstrafik med m/s Gute.
Bilaga 11.	Rederi AB Nordö trafik år 1965.
Bilaga 12.	Persontrafiken till och från Gotland.
Bilaga 13.	Godskvantiteter som beräknas transporteras med SJ om genomräknad SJ-taxa genomföres till och från Visby via Nynäshamn
Bilaga 14.	Jämförelse mellan olika godstaxor i Gotlandstrafiken. fraktstyckegods, 10—150 kg
Bilaga 15.	Jämförelse mellan olika godstaxor i Gotlandstrafiken, fraktstyckegods, 1—5 000 kg.
Bilaga 16.	Jämförelse mellan olika godstaxor i Gotlandstrafiken, vagnlastgods, 5—20 ton, huvudklass A och D på SJ

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 23 april 1964 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig för att inom departementet utreda trafiken mellan Gotland och fastlandet.

Med stöd av nämnda bemyndigande tillkallade departementschefen den 8 maj 1964 landshövdingen Erik Westerlind som sakkunnig för denna utredning. Enligt samma protokoll uppdrog departementschefen därjämte åt disponenten Ragnar Gustafsson, Visby, ledamoten av riksdagens första kammare Georg Pettersson och dåvarande ledamoten av andra kammaren, lantbrukaren Per Svensson, Tingstäde, att vara experter åt den sakkunnige.

Till sekreterare och biträdande sekreterare i utredningen förordnades den 24 september 1964 byrådirektören vid Poststyrelsen, Lennart Berg, respektive byråassistenten vid Statens Järnvägars Stockholmsdistrikt, Kjell Carlsson.

Utredningen har antagit namnet 1964 års Gotlandstrafikutredning.

Såsom sjöfartsekonomisk expert har utredningen efter särskilt bemyndigande den 19 februari 1965 anlitat dåvarande sjöfartsrådet i sjöfartsstyrelsen Olov Lindahl. Sedan Lindahl beviljats begärt entledigande den 29 september 1965, förordnades överinspektören vid Statens Järnvägar Olov Jarder att i stället vara sjöfartsekonomisk expert åt utredningen. Jarder efterträddes i sin tur enligt förordnande den 10 januari 1966 av direktören i Wallenius-rederierna Billy Bönnelyche.

Till utredningen har, för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget, överlämnats

dels en till Kungl. Maj:t inkommen framställning den 31 juli 1963, dnr B 459/63 från Gotlands Fackliga Centralorganisation, Tjänstemännens Centralorganisation på Gotland, Gotlands Länsförbund av Riksförbundet Landsbygdens Folk samt Gotlandsavdelningen av Svenska Företagares Riksförbund med hemställan att Kungl. Maj:t, utom annat, måtte pröva skäligheten i taxeringen beträffande den regelbundna luftfarten till och från Gotland jämte häröver avgivna utlåtanden av länsstyrelsen i Gotlands län, av luftfartsstyrelsen och av kommerskollegium.

och dels en till Kungl. Maj:t inkommen framställning den 22 oktober 1963, dnr E 297/63 från länsstyrelsen i Gotlands län med hemställan att Kungl. Maj:t måtte låta allsidigt utreda behovet och omfattningen av statliga stödåtgärder för att nedbringa gällande taxor för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet.

För kännedom har vidare till utredningen överlämnats en till Kungl. Maj:t inkommen framställning den 19 november 1964, dnr SA 6091¹/₂/64 från Gotlands handelskammare angående förbindelserna mellan Gotland och fastlandet.

Utredningen har avgivit följande yttranden:

1. Till sjöfartsstyrelsen över dess skrivelse den 27 februari 1965, dnr 224/63 och 86/64 1 E, angående framställningar rörande hamntaxorna i Visby och Nynäshamn.

2. Till sjöfartsstyrelsen över dess skrivelse den 4 mars 1965, dnr 3820/64, angående framställning om kustfartstillstånd för färjor tillhörande OY Finnlines Limited, Helsingfors.

3. Till Kungl. Maj:t, som svar på remiss den 11 mars 1965, angående framställning från länsstyrelsen i Gotlands län om tillstånd för Slite köping att upptaga ett 25-årigt amorteringslån om 250 000 kr. för utbyggnad av färjeklack i Slite lanthamn.

4. Till Kungl. Maj:t, som svar på remiss den 22 augusti 1966, angående framställning från Lärbro kommun om statsbidrag till Kappelshamn lanthamn.

Biträdande sekreteraren har efter bemyndigande företagit en resa till Storbritannien den 25—26 oktober 1965 för studium av svävfarkoster. Den sakkunnige jämte biträdande sekreteraren har vidare efter bemyndigande studerat svävarutställningen i Browndown i Storbritannien den 16 juni 1966.

Efter slutfört uppdrag får 1964 års Gotlandstrafikutredning härmed överlämna sitt betänkande angående transportkostnaderna i Gotlandstrafiken.

I ett särskilt yttrande har experterna Ragnar Gustafsson, Georg Pettersson och Per Svensson närmare utvecklat sina synpunkter beträffande vissa delar av betänkandet.

Stockholm den 10 juni 1967.

Erik Westerlind

/ *Lennart Berg, Kjell Carlsson*

KAPITEL I

Inledning

Utredningsuppdraget

Några särskilda direktiv har inte utfärdats för 1964 års Gotlandstrafikutredning. I Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 april 1964 åt chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla utredningen anges helt allmänt uppgiften vara att »utreda trafiken mellan Gotland och fastlandet». Härutöver har departementschefen inte genom skriftliga direktiv närmare preciserat uppdragets inriktning och omfattning. Vid muntlig underhandsförfrågan har departementschefen hänvisat dels till de synpunkter som vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. under 1963 års riksdag kommit till uttryck i här nedan redovisade motioner, utskottsutlåtande och riksdagsskrivelse beträffande trafiken mellan Gotland och fastlandet samt dels till de önskemål om utredningsarbetets uppläggning som kunde framläggas av utredningens tre Gotlandsexperter.

Redan vid Gotlandstrafikutredningens första överläggningar med de tre Gotlandsexperterna konstaterades, att dessa anslöt sig till den principiella målsättning och den allmänna inställning som framkommit vid riksdagsbehandlingen år 1963. I avsaknad av direktiv har därför utredningen kunnat bygga sitt arbete på de vid 1963 års riksdag gjorda uttalandena från motionärer och utskott.

Beträffande behandlingen av frågan

om trafiken mellan Gotland och fastlandet vid 1963 års riksdag får Gotlandstrafikutredningen erinra om att herr Svensson i Stenkyrka m. fl. i anslutning till nyssnämnda proposition nr 191 i likalydande flerpartimotioner den 11 november 1963 (I: 816 och II: 988) hemställde, att riksdagen vid behandlingen av nyssnämnda proposition måtte uttala, att målet för den statliga trafikpolitiken i fråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet skall vara att *staten* i den utsträckning som blir behövlig *skall lämna ekonomiskt stöd* åt Gotlandstrafiken, *så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd.*

I sitt utlåtande nr 1 den 3 december 1963 anförde sammansatta stats- och tredje lagutskottet, att *utskottet fann de sålunda framförda synpunkterna förtjänta beaktande.* Utskottet hemställde, att riksdagen i anledning av ovannämnda motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anført rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet.

Riksdagen anmälde därefter i skrivelse den 12 december 1963, nr 424 — med överlämnande av ett tryckt exemplar av sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. jämte i ämnet väckta motioner — att

riksdagen fattat beslut i överensstämmelse med vad utskottet i utlåtandet hemställt.

Med stöd av vad som sålunda redovisats i fråga om utredningsuppdragets inriktning, har Gotlandstrafikutredningen funnit sig böra utgå från ställningstagandet vid 1963 års riksdag. Innebörden härav är, att motionärernas synpunkter, »att staten skall lämna ekonomiskt stöd, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd», av utskottet har ansetts förtjäna beaktande. Utskottet har vidare i sitt utlåtande förutsatt, att en undersökning snarast skall verkställas i fråga om trafiken mellan Gotland och fastlandet samt att de i motionerna aktualiserade frågorna därvid bör ägnas vederbörlig uppmärksamhet. Riksdagen har sedan fattat beslut i överensstämmelse härmed.

Även om riksdagen inte definitivt bundit sig för principen, att transportkostnaderna i Gotlandstrafiken bör motsvara transportkostnaderna på fastlandet för samma avstånd, utan endast har uttalat, att principen bör förtjäna beaktande och bör ägnas vederbörlig uppmärksamhet, har dock principen i fråga tett sig såsom en naturlig utgångspunkt för Gotlandstrafikutredningens arbete.

Avgränsningen av uppdraget

Trafiken mellan Gotland och fastlandet består *dels* av persontrafik, *dels* av godstrafik samt *dels* av personbilöverföring. Bland utredningens Gotlandsexperter har full enighet förelegat om att huvudönskemålet från Gotlandsbefolkningens sida var att i första hand söka åstadkomma en tillfredsställande gods-

transportförsörjning till lägsta möjliga fraktkostnad. De negativa återverkningarna på näringslivets skilda områden av nuvarande höga godstransportkostnader ansågs av experterna såsom högst betydande. Om transportkostnadsproblemen i Gotlandstrafiken kunde lösas på ett tillfredsställande sätt, skulle detta vara ägnat att på ett verksamt sätt bidra till en minskning av dessa negativa återverkningar.

Det framstår också såsom ett starkt önskemål från Gotlandsbefolkningens sida att erhålla lägre biljettkostnader i persontrafiken, både till sjöss och i luften, samt lägre kostnader vid överföring av personbilar. Emellertid har behovet av sänkta kostnader för godstransport ansetts vara mest angeläget. Med hänsyn till utredningens önskade tidsbegränsning samt i avsaknad av erforderlig expertis beträffande flygtransporter har utredningen funnit sig böra avgränsa arbetet till att omfatta *enbart godstrafiken*.

En utredning jämväl beträffande persontrafiken — däribland också flygtrafiken — samt överföringen av personbilar, synes böra verkställas i särskild ordning. Gotlandstrafikutredningen vill förorda, att en ny, självständig utredning om persontrafiken och överföringen av personbilar snarast tillsättes, utan att detta får leda till ett uppskov med ställningstagandena till Gotlandstrafikutredningens förslag beträffande godstransportkostnaderna.

Uppdragets utförande

Med målsättningen att undersöka kostnaderna för ett erforderligt statligt ekonomiskt stöd i syfte att ernå paritet mellan transporter till och från Gotland och transporter inom samma avstånd på fastlandet, samt med uppdragets omfattning avgränsad till att omfatta enbart

godstrafiken, har Gotlandstrafikutredningen först analyserat de olika kostnadselement varav transportkedjan mellan Gotland och fastlandet består. Utredningen har därvid undersökt skäligheten av de olika kostnadselementen. I de fall då en sänkning av ett visst kostnadselement varit möjlig, har utredningen — oaktat att den inte haft något förhandlingsuppdrag — som ett led i sina överläggningar med de i transportarbetet engagerade parterna sökt nå samförstånd om skäliga taxor, vilket i vissa fall inneburit, att förhandenvaron av för höga taxor påvisats. I vissa fall har detta lett till omedelbara rättelser. Rent allmänt har utredningen genom sin blotta tillvaro utgjort en prishämmande faktor. I de efterföljande kapitlen om hamntaxor, sjötaxor och lastbilstaxor samt Statens Järnvägars samtrafiktaxor har lämnats ingående redogörelser för resultatet av dessa undersökningar och överläggning-

ar. Sedan utredningen på detta sätt fått underlag för en beräkning av en företagekonomiskt motiverad minimisumma för de olika kostnadselementena vid godstransporter till och från Gotland, har utredningens arbete gått ut på att beräkna motsvarande transportkostnad på fastlandet. Genom att sedan jämföra dessa kostnader har utredningen kommit fram till det statliga subventionsbelopp som erfordras, för att Gotlandsbefolkningen skulle komma i åtnjutande av samma tariffer per given sträcka som invånarna på fastlandet.

Slutligen har utredningen övervägt lämpliga praktiska alternativ, för att med stöd av det beräknade subventionsbeloppet genomföra en rationell godstrafikbefordran under tillämpning av den princip om likställighet mellan Gotland och fastlandet som uppställts vid 1963 års riksdag.

KAPITEL II

Tidigare utredningar om Gotlandstrafiken

1945 års Gotlandskommitté

Med anledning av bland annat två riksdagsmotioner år 1945 angående upprättande i statlig regi av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet — antingen genom upprättande av nya linjer på Gotland eller genom att staten övertog den av Ångfartygs AB Gotland bedrivna trafiken — tillsattes en kommitté bestående av fyra utredningsmän, vilken antog namnet 1945 års Gotlandskommitté. I sitt år 1951 avgivna betänkande föreslog kommittén, att det skulle inrättas en enda för gods-, post- och personbefordran avsedd bilfärjeförbindelse mellan Visby och Nynäshamn samt att denna trafik skulle inordnas i en från dörr- till dörrorganisation, baserad på användning av med färjorna överförda släpfordon, i första hand semitrailers. Två bilfärjor skulle anskaffas, som under högsäsongen beräknades kunna göra vardera två turer per dygn.

Förslaget innebar en anpassning av kapaciteten för godsbefordran till de godskvantiteter, som man ansåg sig kunna påräkna för framtiden. Kommittén framhöll vidare, att man hade anledning antaga, att transporttiden för godset skulle komma att förkortas två å tre dagar samt att omlastningar av och skador på godset i görligaste mån skulle komma att elimineras.

Den nya trafikorganisationen skulle omhänderhas av ett särskilt aktiebolag med de av trafiken huvudsakligen be-

rörda intressenterna på Gotland som aktieägare. Staten — som enligt förslaget skulle lämna bolaget ett lämpligt avpassat räntebärande lån — skulle utse ordförande i bolagets styrelse samt en revisor. På förslag av bolaget skulle staten även fastställa bolagets taxor. Anskaffningskostnaderna för två bilfärjor jämte erforderliga broklaffar beräknades i dåvarande kostnadsläge till 12,5 milj. kronor. En jämförelse mellan totalkostnaden och transportavgifter för dåvarande transportanordningar å ena sidan och kalkylerade kostnader enligt förslaget visade, att ett förbilligande med 2 milj. kronor årligen skulle kunna ernås genom ett realiserande av kommitténs förslag.

1945 års Gotlandskommittés förslag föranledde inte några åtgärder från statsmakternas sida.

1954 års Ö-utredning

1954 års Ö-utredning hade inte till uppdrag att framlägga förslag beträffande Gotlands kommunikationer. Beträffande fraktkostnaderna fann dock utredningen det uppenbart, att Gotland missgynnades i jämförelse med fraktkostnaderna på fastlandet. En taxemässig likställdhet mellan Gotland och fastlandet borde eftersträvas. Enligt utredningens uppfattning talade sannolikheten för att den rationellaste lösningen av Gotlandstrafiken skulle åstadkommas genom insättande

av bilbärande färjor eller båtar av sådan typ, att direkt trafik med lastbilar blev möjlig. Utredningen ansåg det inte vara möjligt att lösa trafikfrågorna på ett från gotländska synpunkter tillfredsställande sätt, utan att statsmakterna medverkade ekonomiskt, både när det gällde kapital för anskaffande av de behövliga nya båtarna och troligen också vad avsåg frågan att hålla fraktkostnaderna på rimlig nivå.

1954 års Ö-utrednings rekommendationer beträffande Gotlandstrafiken resulterade inte i några konkreta förslag från statsmakternas sida, syftande till en lösning av Gotlands trafikproblem.

1956 års lokala Gotlandskommitté

År 1956 tillsattes på Gotland en lokal kommitté för att utreda frågan om ett förbättrande av de reguljära sjöförbin-

delserna mellan Gotland och fastlandet. Den lokala Gotlandskommittén framlade år 1960 förslag om att en planerad utbyggnad av Visby hamn helt skulle finansieras av statsmedel samt att staten skulle lämna bidrag på subventionsbasis till anskaffande av tidsenliga färjor. Kommittén hade nämligen konstaterat, att av nyanskaffningskostnaden för dylika moderna färjor skulle närmare hälften behöva tillskjutas kostnadsfritt, för att åstadkomma en nödig förbättring av trafikstandarden utan höjning av fraktkostnaderna. Det hade därför syntts kommittén nödvändigt, att huvudparten av det erforderliga kapitalet ställdes till förfogande som ett ränte- och amorteringsfritt statslån.

Kommitténs förslag gav endast till resultat, att riksdagen år 1962 bemyndigade Kungl. Maj:t att lämna statsbidrag till en utbyggnad av Visby hamn med 90 procent av kostnaderna.

KAPITEL III

Gotlands befolkningsutveckling och näringsliv

Då Gotlands befolkningsutveckling och näringsliv ingår som en integrerande del i det problemkomplex som Gotlands kommunikationer med fastlandet utgör, har utredningen ansett sig böra lämna en kortfattad redogörelse härför.

Gotland inklusive Fårö har en areal av 3 115 kvadratkilometer. Det kortaste avståndet till den svenska fastlandskusten uppgår till ca 90 km. Avstånden mellan vederbörande svenska hamnar och de gotländska hamnar — varifrån reguljära båtförbindelser utgår till svenska fastlandet — framgår av nedanstående tablå.

Visby—Nynäshamn.....	148 km
Visby—Västervik.....	100 »
Visby—Oskarshamn.....	117 »
Visby—Stockholm.....	267 »
Kappelshamn—Södertälje.....	170 »
Klintehamn—Oskarshamn.....	107 »

Landarealens fördelning på olika slag av mark framgår av följande tabell.

Mark	Hektar	Procent av arealen
Åker.....	85 000	27
Äng.....	15 800	5
Skog.....	137 600	44
Övrig mark...	75 800	24

Befolkningsutveckling

Gotlands län hade den 1 januari 1967 53 810 invånare, vilket innebar en ök-

ning av 68 personer från år 1966. Befolkningstätheten utgör för närvarande 17 invånare per kvadratkilometer.

Hur folkmängden på Gotland förändrats under de senaste århundradena framgår av tabellen över folkmängden i Gotlands län. (Bilaga 1).

Såsom framgår av tabellen har en kraftig befolkningsökning ägt rum mellan åren 1810—1880. Under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet har därefter — som en följd av den vid denna tid allmänt förekommande emigrationen från Sverige till USA — en viss minskning skett av folkmängden. Sedan denna av emigrationen förorsakade befolkningsminskning inhämtats, har Gotland haft en långsam men kontinuerlig folkökning fram till år 1945, då länets folkmängd uppgick till 59 609 personer. Med undantag för åren 1948, 1949 och 1950 har invånarantalet därefter stadigt minskat fram till år 1963. Genom utflyttning under åren 1951—1963 förlo-
rade Gotland 8 455 personer. Den närmaste orsaken till denna befolkningsminskning torde vara att söka i de rationaliseringsåtgärder, som vidtagits inom jordbruket och den mekanisering som ägt rum inom stenindustrin. Det kan förtjäna nämnas, att jordbrukets rationalisering synes ha skett avsevärt fortare under 1960-talet än under 1950-talet. Då avtappningstrenden av Gotlands folkmängd bröts år 1963, hade invånarantalet sjunkit till 53 518 personer. Som framgår av tabellen över folkmäng-

den i Gotlands län uppstod då en befolkningsökning på 144 personer. Denna ökningstendens bibehölls även under år 1964, som medförde en folkökning på 95 personer. Befolkningsläget år 1965 — en minskning av 15 personer — kan i stort sett betraktas som status quo i förhållande till år 1964.

Orsaken till den nuvarande relativt gynnsamma utvecklingen beträffande Gotlands folkmängd är att söka i den expansion av Gotlands industri, som ägt rum under de senaste åren. Det är främst den industrietablering som gjorts av L M Ericsson, vilken sugit upp det arbetskraftsöverskott, som den ständigt fortgående sysselsättningsminskningen inom framför allt jordbruksnäringen givit upphov till.

Gotlands folkmängd vid utgången av år 1966 fördelar sig på följande sätt:

Visby stad.....	71 403
Köpingar och manucipalsamhällen..	2 553
Tätorter utan särskild administration	5 183
Glesbygden.....	28 603

Gotlands framtida folkmängd

Enligt en inom länsstyrelsen i Gotlands län verkställd utredning beräknas folkmängden i Gotlands län år 1979 uppgå till omkring 54 000 personer. Trots den inte obetydliga utflyttningen väntas födelseöverskottet dock kunna komma att balansera, tidvis även överstiga utflyttningsoverskottet och ge länet en liten

folkökning i stället för den kraftiga minskningen under de gångna åren. Faktisk och beräknad folkmängd i vissa större åldersgrupper framgår av nedanstående tabell.

Vid de gjorda beräkningarna har antagits, att arbetskraftsbehovet inom jordbruksnäringarna på Gotland i stort sett kommer att minska i samma takt som hittills. Under den närmast kommande femårsperioden räknas således med en minskning på omkring 1 000 sysselsatta inom Gotlands jordbruk, motsvarande 3 procent per år. Därefter har rationaliseringstakten reducerats så, att den årliga sysselsättningsminskningen i jordbruket har antagits bli omkring 12,5 procent per femårsperiod.

Med hänsyn bland annat till de hittills kända investeringsplanerna på ön har antagits, att Gotlands industri kommer att utvidga sin verksamhet, vilket väntas medföra en sysselsättningsökning av omkring 1 000 personer under åren 1965—1969. Därefter räknas det totala antalet sysselsatta inom industrin emellertid stanna vid omkring 6 700 anställda. Inte förutsedda nedläggelser av företag och eventuella nyetableringar utöver de redan planerade har sysselsättningsmässigt förutsatts utjämnas varandra. Servicenäringarna beräknas också ha en sysselsättningsökning fram till år 1979, då antalet sysselsatta i serviceyrkena skulle uppgå till omkring 9 800 personer. Det beräknade arbetskraftsbehovet

Ålder	Vid slutet av år					
	1950	1960	1964	1969	1974	1979
0—14.....	15 501	13 248	12 402	12 270	12 480	12 450
15—19.....	4 044	5 624	4 713	4 280	3 820	3 640
20—29.....	7 558	5 884	6 550	8 140	8 230	7 130
30—64.....	25 061	23 360	22 629	21 580	21 070	21 210
65—.....	6 831	7 206	7 461	8 030	8 700	9 170
Summa	58 995	54 322	53 755	54 300	54 300	54 000

i vissa större näringsgrenar fram till år 1979 framgår av nedanstående tabell.

På grundval av de beräknade utvecklingstendenserna inom Gotlands näringsliv och de uppskattade arbetskraftstillgångarna på ön, har länsstyrelsen i Gotlands län sammanställt en arbetskraftsbalans avseende åren 1969, 1974 och 1979, som återges nedan. Vid slutet av åren 1960 och 1964 har tillgång och efterfrågan på manlig arbetskraft satts lika, eftersom överskotten kan räknas ha eliminerats genom utflyttning.

Av denna arbetskraftsbalans kan utläsas storleken av det möjliga arbetskraftsöverskottet vid olika tidpunkter under förutsättning att in- och utflyttningen kommer att balansera sig jämnt i olika åldersklasser, d. v. s. att de beräknade arbetskraftsöverskotten stannar kvar på

ön under hela framskrivningsperioden. Därav framgår, att ett arbetskraftsöverskott av 300 män och 690 kvinnor uppstår vid år 1969. Läget väntas bli avsevärt sämre i början av 1970-talet. Sedan de nu kända industrietableringarna blir utbyggda under den närmast kommande femårsperioden synes verksamheten inom stadsnäringarna inte komma att räkka till för att kompensera de kontinuerligt minskade arbetsmöjligheterna inom jordbruksnäringen. Under åren 1965—1979 beräknas det sammanlagda arbetskraftsöverskottet således bli omkring 2 600 personer, varav 1 600 skulle falla på 1970-talet.

En aktuell utredning, som gjorts inom länsstyrelsen i Gotlands län i juli 1966, upplyser, att det finns tecken som talar för att jordbrukssysselsättningen på ön kan komma att drabbas av en avsevärt

Näringsgren	Faktisk sysselsättning			Beräknad sysselsättning		
	1950	1960	1964	1969	1974	1979
	Absoluta tal					
Jordbruk med binärningar.....	9 513	7 594	6 712	5 700	5 000	4 400
Industri och hantverk	6 199	5 250	5 709	6 700	6 700	6 700
Servicenärningar.....	8 630	9 127	9 108	9 500	9 600	9 800
Samtliga närings- grenar.....	24 342	21 971	21 529	21 900	21 300	20 900

Näringsgren	Faktisk sysselsättning			Beräknad sysselsättning		
	1950	1960	1964	1969	1974	1979
	Absoluta tal					
Därav:						
Män.....	18 855	16 249	15 580	15 030	14 630
Kvinnor.....	5 487	5 722	6 320	6 270	6 270
	Relativa tal i procent					
Jordbruk med binärningar ..	39	35	31	26	23	21
Industri och hantverk.....	25	24	26	31	32	32
Servicenärningar.....	36	41	43	43	45	47
Samtliga näringsgrenar.....	100	100	100	100	100	100

Arbetsbalans

	Vid slutet av åren				
	1960	1964	1969	1974	1979
<i>Män</i>					
Tillgång.....	16 249	15 720	15 880	15 940	16 240
Efterfrågan.....	16 249	15 720	15 580	15 030	14 630
Över- eller underskott	%0	%0	+300	+910	+1 610
<i>Kvinnor</i>					
Tillgång.....	6 614	6 689	7 010	7 200	7 250
Efterfrågan.....	5 722	5 809	6 320	6 270	6 270
Över- eller underskott	+892	+880	+690	+930	+980
<i>Summa</i>					
Tillgång.....	22 863	22 409	22 890	23 140	23 490
Efterfrågan.....	21 971	21 529	21 900	21 300	20 900
Över- eller underskott	+892	+880	+990	+1 840	+2 590

hårdare nedgång, än det som räknats med i de tidigare gjorda arbetskraftsbalanserna. Om stadsnäringarna vid en sådan utveckling inte får nya tillskott av arbetstillfällen, föreligger stor risk för att en ny stor avfolkningsperiod skall inträda på ön om några år, i stället för »status quo»-situationen.

Gotlands näringsliv

Oaktat den ständigt fortgående sysselsättningsminskningen inom Gotlands jordbruk är jordbruket med binärningar alltjämt den dominerande näringsgrenen på ön. Den sysselsätter ca 30 procent av samtliga förvärvsarbetande på ön mot ca 13 procent för landet i dess helhet. Hur den förvärvsarbetande befolkningen

fördelade sig efter olika näringsgrenar åren 1950, 1960 och 1965 framgår av nedanstående tabell.

Som framgår av tabellen, vilken sammanställts av länsstyrelsen i Gotlands län, minskade antalet förvärvsarbetande i länet med 2 371 personer eller med omkring 10 procent under åren 1951—1960. Denna minskning drabbade i första hand jordbruket med binärningar. Under 1950-talet utvisar även sysselsättningen inom industrin och samfärdseln en ganska avsevärd tillbakagång, medan näringsgrenarna »Handel» och »Tjänster» visar en inte obetydlig sysselsättningsökning. Första hälften av 1960-talet har kännetecknats av en »status quo»-situation beträffande den totala sysselsättningen. Jordbrukets syssel-

Näringsgren	Vid slutet av år		
	1950	1960	1965 ¹
Jordbruk med binärningar.....	9 513	7 594	6 200 ²
Industri och hantverk.....	6 199	5 250	6 400
Samfärdsel.....	1 949	1 694	1 400
Handel.....	2 393	2 505	2 700
Tjänster.....	4 288	4 928	5 300
Summa	24 342	21 971	22 000

¹ Preliminära uppgifter ur materialet till 1965 års folkräkning. Länsstyrelsens bearbetning.

² Beräknad enligt den sysselsättningsdefinition som användes vid 1960 års folkräkning.

sättning visar sig emellertid ha minskat i högre takt än på 1950-talet, vilket dock kunnat balanseras av den kraftiga expansionen inom stadsnäringarna.

Jordbruket med binäringar, fiske

De bördigaste jordbruksbygderna finns i de inre delarna av ön, medan kustområdena i allmänhet har magrare jord. Gotland tillhör inte de mera utpräglade småbrukslänen. Sålunda utgjorde år 1961 medelstorleken för brukningsenheternas åkerareal ca 15 har mot 8,5 har i hela landet. Anpassningen till öns naturliga odlingsförutsättningar har skett i betydande omfattning, varför Gotlands jordbruk måste anses vara relativt differentierat. I de bördiga jordbruksområdena odlas framförallt vete och sockerbeter, medan odling av råg och potatis är det förhärskande i de mindre bördiga kustområdena. Odling av specialväxter såsom oljeväxter, foderrotfrukter och grönsaker förekommer även i inte obetydlig omfattning. Odling av hampa — som huvudsakligen ägt rum på de gotländska myrmarkerna, vilka härigenom gjorts odlingsbara — har emellertid på senare tid gått starkt tillbaka. Även odling av oljeväxter visar tillbakagång.

Gotlands spannmål utskeppas till övervägande del till Stockholm och Norrköping. Transporterna av spannmål sker nästan enbart på trampfartyg.

Vad beträffar odling av sockerbeter överträffas Gotlands län när det gäller odlad areal endast av Malmöhus och Kristianstads län. Gotland är det enda jordbruksdistrikt, som bibehållit sin betareal under senare år. Antalet odlare på Gotland, som odlar sockerbeter, uppgår till omkring 2 500 st. Sockerbetsarealen för de olika betodlarna varierar starkt, från 25 har till småodlare med $\frac{1}{4}$ har. Medelarealen uppgår till 1,4 har.

Råsockerfabriken i Roma, som mottager de gotländska sockerbeterna för bearbetning till råsocker, har varit i verksamhet i över 70 år. Den sysselsätter för närvarande ett 100-tal anställda. Fabriken ägs av Svenska Sockerfabriks AB och transporten till fastlandet av fabriken produkter sker med bolagets egna fartyg.

Gotlands jordmån och klimat har visat sig särskilt lämpligt för odling av köksväxter. År 1964 brukades 653 har av åkerjorden för odling av köksväxter. Såväl areal- som värdemässigt är konserverärter, gurkor och morötter de betydelsefullaste växtslagen. För konservering av dessa naturprodukter har tidigare funnits flera konserveringsfabriker. Numa är den gotländska konserveringsindustrin helt koncentrerad till Klinteby Konserverfabrik i Klintehamn, som sysselsätter ca 190 st. anställda. Utförseln av konserver har under senare år varit tämligen jämn eller 4—5 000 ton per år. Transporten till fastlandet av konserveringsindustrins alster har mestadels skett med lastbilar som befördrats med den reguljära båttrafiken.

Det gotländska skogsbruket lämnar ett förhållandevis stort bidrag till sysselsättningen och försörjningen på ön, trots att skogstillväxten på Gotland är dålig vid jämförelse med andra delar av landet.

Beträffande boskapsskötseln på Gotland torde det mest markanta draget vara den dominerande plats som fåraveln intager. Enligt statistiska uppgifter fanns vid viss tidpunkt — den 2 juni 1964 — 75 740 st. får och lamm på Gotland, medan totalantalet för hela landet uppgick till 218 130 st.

Utförseln av kött- och fläskprodukter till fastlandet har ökat i betydande utsträckning under det senaste årtiondet. År 1958 uppgick denna utförsel till 906 ton, år 1961 till 2 685 ton och år 1966 till

7 376 ton. Transporten av dessa produkter sker i speciella kylinredda trailers, som transporteras med den reguljära båttrafiken.

Under de senaste åren har även uppfödning och försäljning till fastlandet av broilers skett i ökad omfattning. Under år 1966 producerades sålunda 1,7 miljoner st. broilers. En väsentlig utbyggnad av denna helt på inhemska produkter vilande näringsgren till ca 7 miljoner st. broilers är planerad. En förutsättning härför torde dock vara, att de för närvarande höga fraktkostnaderna för transporter till fastlandet kan reduceras.

Det gotländska fisket har genomgått en strukturförändring och har — från att tidigare huvudsakligen ha varit ett strand- och kustfiske — alltmera övergått att bli ett havsfiske med moderna rationella fångstmetoder.

Större delen av fångsten konsumeras på ön, men utförseln till fastlandet är ändock av betydelse. Transporterna sker helt med fartyg i reguljär trafik.

Gotlands industri

Oaktat den utbyggnad av Gotlands industriella verksamhet som ägt rum under de senaste 10 åren, måste öns industri fortfarande anses vara svagt utvecklad. Sålunda är fortfarande endast något mer än en fjärdedel av den förvärvsarbeteande befolkningen på ön sysselsatta inom industri och hantverk. Endast Jämtlands län uppvisar en lägre procentuell andel för nyssnämnda näringsgrenar. I anslutning till den kortfattade redogörelsen för Gotlands jordbruk med binärningar har omnämnts den industriella verksamhet, som bearbetningen av dessa inhemska produkter givit upphov till. Beträffande andra industrier på ön som baseras på egna råvaror, kan framförallt

nämnas brytning och bearbetning av kalk- och sandsten. Beträffande kalkstenen brytes den numera och utföres i oarbetat tillstånd framförallt för användning inom järn- och cellulosaindustrin i Norrland samt inom sockerindustrin. Kalkstensbrotten är belägna på norra Gotland. Utförseln av kalk och kalkstensmjöl uppgick år 1966 till ca 15 000 ton. Transporten av kalksten och kalkstensmjöl till fastlandet sker uteslutande med fartyg i inte reguljär trafik.

Den största industriella anläggningen inom den gotländska cement- och stenindustrin är cementfabriken i Slite, vilken ägs av Skånska Cement AB. Under år 1966 uppgick utförseln till ca 700 000 ton. Antalet anställda vid anläggningen utgjorde ca 370 st. Utförseln av cementfabrikens produkter sker till övervägande del med företagets eget tonnage. Företaget är för övrigt ägare av en egen hamnanläggning i Slite. Fabriken var tidigare i inte obetydlig utsträckning inriktad på export till främmande länder. Denna har emellertid minskat och är numera av mindre omfattning.

Den gotländska stenindustrin har numera koncentrerat verksamheten till Storungs i Lärbro kommun, där AB Gotlands Förenade Kalkbrott bedriver brytning och utsklippning av kalksten. Till följd av stenindustrins starka centralisering har flera tidigare stenbrott nedlagts, däribland Smöjen, S:t Olofsholm, Strå, Bläse och Bungenäs. Även den tidigare vid Valleviken belägna cementvarufabriken har nedlagts. Inom Fårösunds kommun bedrivs fortfarande kalkstensbrytning av Stockholms Superfosfat AB på ön Furillen och av Norrbottens Järnverk vid Ahr.

Brytning och bearbetning av sandsten (slip- och brynstenar) samt bearbetning av kalksten är koncentrerad till södra Gotland. Utförseln uppgick år 1966 till ca 1 000 ton och sker dels med kustton-

nage dels med fartyg i den reguljära godstrafiken. Det största företaget vad avser förädling av sand och kalksten är Gotlands Slipstensbolag i Burgsvik.

Även tegeltillverkning förekommer i mindre utsträckning, huvudsakligen av murtegel och dräneringsrör. Avsättning av dessa produkter sker helt inom Gotland.

Bland andra industrier, som baseras på gotländskt råmaterial, kan nämnas snickerifabriker samt företag inom ullspinneri- och pälsberedningsbranscherna.

När det gäller industriell verksamhet, som inte baseras på inhemska råvaruprodukter, är det framförallt L M Ericssons etablering på Gotland, som förtjänar att nämnas. Denna industri, som tillverkar reläsatser, startade år 1961 i blygsam omfattning, men är numera efter betydande utbyggnad Gotlands största industri. Antalet anställda var år 1966 ca 800 st. och fortsatt utbyggnad är att förvänta. Som tidigare nämnts är det i första hand denna industrietablering, som sugit upp det arbetskraftsöverskott, vilket den ständigt fortgående sysselsättningsminskningen inom framförallt jordbruksnäringen givit upphov till.

Den totala viktvolymen av fabrikers produkter uppgick år 1966 till ca 6 800 ton. För år 1967 beräknas den totala viktvolymen stiga till ca 8 000 ton. Transporterna sker på lastbilar med fartyg i den reguljära båttrafiken. Den framtida utvecklingen av denna industriella verksamhet torde vara avhängig av de förändringar som kan förväntas beträffande godstrafiktaxorna.

Sammanfattning

För utredningen med dess inriktning på transportkostnaderna för godstrafiken till och från Gotland kan den väsentligaste innebörden av den här lämnade redogörelsen anses vara de redovisade utvecklingstendenserna inom jordbruket med binärningar samt inom industrin.

Anmärkningsvärt är den stora roll som jordbruket med binärningar allttjämt spelar. Av allt att döma kommer framtidsutvecklingen att kännetecknas av en volymmässig ökning när det gäller förädlingen av inhemska produkter från dessa näringar.

I fråga om industrin kan spåras vissa tendenser till utvidgning och nyetablering genom omlokalisering från fastlandet. Som framgår av redogörelsen sker transporter för närvarande dels med reguljära godstrafikförbindelser, dels i trampfart med speciellt tonnage. En klar tendens till en förskjutning från inte reguljära transporter till reguljära transporter kan förmärkas.

Sammanfattningsvis kan sägas, att enligt utredningens uppfattning ger enbart prognoserna för utvecklingen av Gotlands olika näringsgrenar inte tillräcklig grund för att räkna med någon väsentlig ökning av godstrafikvolymen i gotlandstrafiken. En statlig subventionering av transportkostnaderna för godstrafiken till och från Gotland torde dock vare ägnat att medföra sådana positiva följdverkningar för Gotlands näringsliv i stort, att det vid en sådan utveckling är realistiskt att räkna med en inte oväsentlig ökning av godstrafikvolymen.

KAPITEL IV

Godstrafiken till och från Gotland

Den totala trafiken

Den totala godstrafiken till och från hamnarna på Gotland — såväl kommunal- som privatägda — har enligt den officiella hamnstatistiken uppgått till följande avrundade kvantiteter under åren 1962—1965. Som jämförelse har även 1947 års trafik — basår för 1945 års Gotlandskommittés utredning — medtagits.

Reguljär och inte reguljär båttrafik

De kvantitetsmässigt största godsslagen till Gotland under år 1964 var oljor och bensin, ca 126 000 ton och från Gotland kalksten ca 1 392 000 ton och cement ca 493 000 ton. Godstrafiken med båt till och från Gotland kan uppdelas i reguljär och inte reguljär trafik. Den inte reguljära godstrafiken, som ombesörjes av tank- och trampfartyg, är kvantitets-

År	Till Gotland			Från Gotland		
	Totalt	härav		Totalt	härav	
		via Visby	via övriga hamnar		via Visby	via övriga hamnar
	ton			ton		
1947.....	181 000	68 000	113 000	1 000 000	43 000	957 000
1962.....	329 000	167 000	162 000	1 598 000	93 000	1 505 000
1963.....	345 000	179 000	166 000	1 675 000	82 000	1 593 000
1964.....	376 000	186 000	190 000	2 026 000	73 000	1 953 000
1965.....	414 000	190 000	224 000	2 195 000	72 000	2 123 000

Anm. Vikten av personbilar som medförts av resande och lastbilar, släpvagnar samt trailers i trafik ingår inte i de angivna siffrorna fr o m år 1962.

Sedan 1947 har således såväl den ankommande som den avgående trafiken mer än fördubblats.

Minskningen för det avgående godset från Visby under åren 1963 och 1964 beror på den ökade skeppningen från Klintehamns hamn genom tillkomsten av färjetrafiken därifrån på Oskarshamn och Oxelösund.

mässigt helt dominerande. Den reguljära godstrafiken, som år 1965 uppgick till ca 124 000 ton, upprätthålles fr. o. m. den 1 april 1967 av två rederier. Till och med år 1965 upprätthölls trafiken av fyra rederier och under tiden 1.1.1966—31.3. 1967 av tre rederier. Trafiken ombesörjes numera så gott som uteslutande av färjor med undantag för Gotlandsbola-

gets direkttrafik till och från Stockholm och AB Sjölinjers trafik, som båda bedrivs med konventionella lastfartyg. Under åren 1949—1965 har den reguljära godstrafiken ökat med ca 140 %.

I avseende på godsstruktur består den reguljära trafiken i huvudsak av högvärdigt stycke- och vagnlastgods samt av vissa jordbruksprodukter och den inte reguljära trafiken av massgods såsom kalksten, cement, kol och oljor, gödningsämnen, fodermedel, spannmål och trävaror. Ur fraktkostnadssynpunkt är det enbart det gods som går i reguljär trafik, som kan sägas vara speciellt betydande för gotlänningarna och det gotländska näringslivet. Det torde dock inte vara orealistiskt att i framtiden räkna med, att en mindre del av den nuvarande massgodstrafiken kan komma att överföras till den reguljära trafiken, detta med hänsyn till den fortlöpande försämringen av småtonnagets konkurrensmöjligheter.

Den reguljära båt- och färjetrafiken

Som tidigare nämnts ovan bedriver i dag i huvudsak endast två rederier reguljär biltrafik mellan fastlandet och Gotland, nämligen Rederi AB Gotland och AB Sjölinjer. Detta senare rederis trafik är av mindre omfattning. Rederi AB Nordö började sin reguljära godstra-

fik via Klintehamn under senare delen av år 1962 och via Kappelshamn i maj 1965 under det att Rederi AB Gotland startade sin färjetrafik under år 1963. Den 1 april 1967 inköpte Gotlandsbolaget Rederi AB Nordö vilket innebär att den reguljära båttrafiken till och från Gotland nu ombesörjes av i huvudsak ett enda företag.

Den reguljära trafikens fördelning på de olika hamnarna på Gotland under åren 1949 samt 1962—1965 framgår av nedanstående uppställning (avrundade siffror).

Fr. o. m. år 1966 anlitas i stort sett endast tre hamnar på Gotland för reguljär trafik med fastlandet. Samtliga dessa hamnar har daglig färjetrafik. Vilka gotländska färjehamnar som kommer att anlöpas efter sommarsäsongen 1967 är för närvarande inte känt, men en koncentration av all trafik till Visby torde av flera skäl vara att vänta. Rederi AB Gotland anlöper för närvarande Kappelshamn, Klintehamn och Visby. Trafikeringshamnarna på fastlandet är Ny-näshamn, Oskarshamn, Stockholm, Södertälje och Västervik. AB Sjölinjer trafikerar sträckan Stockholm—Visby—Stockholm. Rederi AB Nordö trafikerade till den 1 april 1967 Kappelshamn, Klintehamn, Oskarshamn, Oxelösund och Södertälje. Det råder inte balans i trafiken till och från Gotland. Under år

Hamn	År				
	1949	1962	1963	1964	1965
	Antal ton				
Visby.....	52 000	74 000	89 000	91 000	90 000
Klintehamn.....	—	6 000	16 000	19 000	17 000
Slite lanthamn ¹ och Fårösund ¹	—	8 000	8 000	9 000	5 000
Kappelshamn.....	—	—	—	—	12 000
Summa	52 000	88 000	113 000	119 000	124 000

¹ Trafiken upphörde med utgången av år 1965.

1964 var sålunda ca 60 procent av den reguljära godstrafiken destinerad till Gotland och ca 40 procent från Gotland. Denna fördelning på ankommande och avgående trafik har i stort sett varit oförändrad under de senaste femton åren. Fr. o. m. år 1963 kan dock en viss tendens till en ökad andel för den ankommande trafiken förmärkas.

Vad som däremot väsentligt förändrats under de sista åren är formerna för godsets befordran över havet. Genom tillkomsten av färjorna har en mycket snabb övergång skett till bilburet gods, varmed här avses sådant gods som under sjötransporten varit upplastat på lastbilar, släpvagnar eller semitrailers. Fördelningen på de olika transportformerna framgår av sammanställningarna nedan.

Under år 1966 beräknas den bilburna andelen öka ytterligare beroende på att samtrafikgodset mellan SJ och Rederi

AB Gotland då helt överförts till lastbilar (semitrailers på sträckan Stockholm—Visby—Stockholm). Rederi AB Gotlands egen trafik, det s. k. lokalgodset, upphörde med utgången av år 1965 och bolagets direkttrafik till och från Stockholm kommer på grund av den alltmer försämrade lönsamheten för denna rörelse att upphöra fr. o. m. 1 september 1967. Direkttrafiken bedrivs sedan några år tillbaka för övrigt inte längre med eget fartyg utan med förhyrt tonnage. Utvecklingen pekar således på att i stort sett hela den reguljära godstrafiken kommer att bli bilburen inom de närmaste åren.

Analys av trafiken

Utredningen har försökt att närmare analysera den reguljära trafiken under år 1965 med avseende på avsändnings- och bestämmelseorter på fastlandet och därvid bl. a. funnit

Transportform	År				
	1949	1962	1963	1964	1965
	Antal ton				
1. Bilburet gods.....	—	6 000	49 000	85 000	69 000
2. Samtrafikgods SJ —Rederi AB Gotland					
a) Bilburet gods	—	—	—	—	8 000
b) Båtgods.....	17 000	17 000	12 000	12 000	4 000
3. Direkt båtgods...	35 000	65 000	52 000	49 000	43 000

Den reguljära godstrafikens procentuella fördelning på olika transportformer

Transportform	Procentuell fördelning				
	år				
	1949	1962	1963	1964	1965
1. Bilburet gods.....	—	7%	43%	49%	62%
2. Samtrafikgods SJ Rederi AB Gotland, båtgods	33%	19%	11%	10%	3%
3. Direkt båtgods...	67%	74%	46%	41%	35%

att ca 60 procent av den *totala* trafiken från *Gotland* gått till Stockholm

att ca 50 procent av den *totala* trafiken till *Gotland* kommit från Stockholm

att trafiken via Oskarshamn och Västervik — ca 27 000 ton — företrädesvis kommit från resp. gått till orter i södra och västra Sverige

att denna senare trafik i det närmaste är helt bilburen

att trafiken via Nynäshamn, Södertälje och Stockholm — ca 97 000 ton — kommit från resp. gått till i huvudsak

Stockholm men även till orter i Mälardalen och norra Sverige.

Utredningen har inte närmare undersökt den reguljära godstrafikens spridning på själva Gotland, eftersom den ansett, att samtliga transporter på ön till och från färjehamnar bör betraktas som rena terminaltransporter. Mycket tyder dock på att den av 1945 års Gotlandskommitté konstaterade koncentrationen av godset till Visbyområdet under de senaste åren tilltagit ytterligare.

Godstrafik i ton					
År	Trafik till och från Gotland				
	1945	1946	1947	1948	1949
Trafik till Gotland	1. Bilburen godset	10 000	12 000	15 000	18 000
	2. Sjöburen godset	15 000	18 000	22 000	25 000
	3. Totalt	25 000	30 000	37 000	43 000
Trafik från Gotland	1. Bilburen godset	12 000	15 000	18 000	22 000
	2. Sjöburen godset	18 000	22 000	28 000	35 000
	3. Totalt	30 000	37 000	46 000	57 000

KAPITEL V

Hamntaxor för Gotlandstrafiken

Jämförelse mellan Gotlandshamnarnas och vissa andra hamnars taxor

Varutrafiken till och från Gotland betungas — förutom av rena transportkostnader — även av hamnavgifter. Dessa har i två av de mest frekventa hamnarna, nämligen i Visby och i Nynäshamn, tills helt nyligen legat på en i förhållande till andra hamnar synnerligen hög genomsnittsnivå.

Medelhamnavgiften per ton gods under åren 1962—1964 för de av den reguljära godstrafiken till och från Gotland berörda hamnarna samt för hamnarna i Kalmar och Södertälje, vilka senare medtagits som jämförelse, framgår av följande sammanställning:

Hamn	Medelhamnavgift per ton gods		
	år		
	1962	1963	1964
	kr		
Klintehamn.....	1,55	1,64	1,35
Visby.....	2,74	2,82	2,84
Kalmar.....	1,66	1,62	1,70
Nynäshamn.....	4,64	4,25	4,29
Oskarshamn.....	1,21	1,23	1,27
Södertälje.....	1,59	1,62	1,56
Västervik.....	1,78	1,86	1,99

Vid beräkningen av medelhamnavgifterna har vare sig avgifterna för eller vikterna av bussar, lastbilar, personbilar och släpvagnar, som gått i trafik, medräknats.

Som direkt framgår av sammanställningen hade Nynäshamn och Visby de i särklass högsta medelhamnavgifterna. Vid en närmare analys av de angivna hamnarnas varutaxor kunde man konstatera, att den mest betydande skillnaden i taxesättningen förelåg beträffande det högvärdiga godset. Nynäshamns och Visbys avgifter härför låg sålunda avsevärt över de andra hamnarnas. Härtill kom även, att de senare tillämpade en speciell genomsnittligt sett låg taxa för sådant gods som transporteras på lastbilar och släpvagnar. Medelhamnavgifterna i Nynäshamn och i Visby påverkades dessutom av de höga hamnavgifter som uttogs på respektive orter för det s. k. samtrafikgodset mellan SJ och Rederi AB Gotland.

Hamntaxorna i Nynäshamn

Det har inte varit helt möjligt för utredningen att bedöma skäligheten av taxesättningen i Nynäshamn, eftersom det här rör sig om en privat hamn, vars räkenskaper inte varit tillgängliga för granskning i samma omfattning som de övriga, kommunägda hamnarnas. Utredningen har dock under år 1965 haft vissa underhandlingar med representanter för Nynäshamns hamn, varvid de ovan anförda skillnaderna i taxesättningen m. m. påtalats. Fr. o. m. den 1 april 1966 har emellertid en ganska betydande taxesänkning kommit till stånd i Ny-

näshamn, i det att hamnstyrelsen där beslutat införa dels en speciell taxa för bilburet gods om 20 öre per 100 kg och dels sänka fordonsavgifterna för lastbilar och släpvagnar i trafik. Samtidigt har dock en viss höjning gjorts av fartygsavgifterna för båtar i reguljär trafik. Då all godstrafik till och från Gotland via Nynäshamn numera är bilburen, blir den totala kostnadsminskningen för trafikanterna ändock betydande. Om de nya avgifterna sålunda tillämpas på 1964 års trafiksiffror, skulle den årliga minskningen ha uppgått till ca 90 000 kr.

I och med denna taxesänkning kommer hamnavgifterna i Nynäshamn att genomsnittligt ligga på samma nivå som de övriga fastlandshamnarna, som har trafik med Gotland. Utredningen har vid närmare granskning av dessa hamnars räkenskaper inte funnit något som tyder på att de nuvarande taxorna är oskäliga.

Hamntaxorna i Visby och övriga gotländska hamnar

Visby hamn har varit föremål för utredningens särskilda intresse, detta med hänsyn till den stora roll som hamnen spelar för den reguljära Gotlandstrafiken. För att kunna göra en mera direkt jämförelse mellan Visby hamn och de övriga närliggande hamnarna har utredningen därför från respektive förvaltningar inhämtat mera detaljerade upplysningar om avskrivningsmetoder, räntekostnader, eventuella statliga och kommunala subventioner, pensionskostnader m. m. Med ledning av det insamlade materialet och redan tidigare tillgängliga uppgifter om de berörda hamnarnas ekonomi under de senaste åren har utredningen kunnat konstatera, att de låga hamntaxor, som vissa av de berörda

hamnarna idag erbjuder, inte till någon del — vilket ibland gjorts gällande — möjliggjorts av några kontinuerliga direkta eller indirekta subventioner från det allmännas sida. Skillnaderna i taxebestämmelserna måste således ha sin grund i andra omständigheter.

Det torde inte kunna bestridas, att anläggningskostnaderna för en modern rationell hamn i Visby måste bli avsevärt högre än för flertalet likvärdiga hamnar på fastlandet, på grund av att de naturliga förutsättningarna för en dylik hamn i Visby är mindre goda av såväl lokala, geologiska som topografiska förhållanden. Relativt höga statsbidrag har visserligen utgått till hamnens modernisering under årens lopp, men de egna investeringarna är trots detta mycket stora.

Under åren 1957—1964 har sålunda ca 10 milj. kr. investerats i hamnen, varav 3 milj. kr. erhållits i direkta statsbidrag. Hamnens kapitaltjänstkostnader för år 1966 beräknas uppgå till ca 600 000 kr. och förväntas öka ytterligare under de närmaste åren. En dryg post bland kapitaltjänstkostnaderna är avskrivningar och räntor för den s. k. hamnstationen. I 1966 års hamnbudget är dessa kostnader upptagna till ca 186 000 kr. Hamnstationens totala anläggningskostnad har uppgivits vara ca 2,5 milj. kr.

Vid granskningen av Visby hamns räkenskaper samt därvid gjorda jämförelser med andra likvärdiga hamnar har utredningen funnit det önskvärt, att hamnen gjorde en viss översyn av kostnadssidans poster och då särskilt avskrivningarna i och för att söka åstadkomma en till dagens förhållanden mera riktigt avpassad kostnadsfördelning. En sådan översyn har också beredvilligt gjorts av hamnstyrelsen och resultatet härav har blivit, att diverse kostnader kunnat rensas ut och att man därigenom

fr. o. m. 1966 års räkenskaper fått kostnadssidan så att säga nollställd.

Med utgångspunkt bland annat från denna justerade kostnadssida har hamnstyrelsen sedan utarbetat ett förslag till en helt ny hamntaxa, som trätt i kraft fr. o. m. 1 januari 1967.

Den nya taxan har fått samma konstruktion — modell Svenska Hamnförbundets normaltaxa — som de närliggande fastlandshamnarnas. Visbytaxan har även införts vid de övriga gotlandshamnarna fr. o. m. samma tidpunkt. Hamnarna på ön tillämpar således framdeles lika hamntaxor, vilket för övrigt i stort sett varit förhållandet ända sedan lanthamnainstitutionens tillkomst år 1875.

I och med dessa nya taxor — som i sig inrymmer såväl avsevärda sänkningar som vissa mera moderata höjningar för somliga godsslag — har hamnavgifterna på Gotland blivit mera direkt jämförbara med de närliggande fastlandshamnarnas. Liksom i Nynäshamn har även i därav berörda hamnar på Gotland införts en speciell taxa för bilburet gods. Avgiften är här dock högre, nämligen 30 öre per 100 kg eller densamma som i hamnarna Oskarshamn, Södertälje och Västervik. Avgiftshöjningar har i första hand drabbat massgods, såsom gödning, kol och koks, spannmål samt oljor. En del av dessa taxor har dock varit oförändrade i 40 till 50 år, varför de vidtagna justeringarna inte kan sägas vara oskäligen. För det bilburna godset, vilket som redan tidigare framhållits är den dominerande transportformen i gotlandstrafiken, skulle den nya taxan applicerad på 1965 års trafik via Visby och Nynäshamn ha medfört en årlig *avgiftsminskning* på ca 300 000 kr., om man utgår från de genomsnittshamnavgifter som landtransportföretagen (bilföretagen) och SJ då kalkylerade med.

Varken Visby eller de övriga av färjetrafiken berörda hamnarna på Gotland har dock av ekonomiska skäl ansett sig kunna bära hela det inkomstbortfall som de reducerade varuavgifterna för bilburet gods medför. De har därför förutom höjningen av avgifterna för massgodset även företagit vissa mindre höjningar av fartygsavgifterna, bland annat för båtar i regelbunden trafik, där rabatten sänkts från 60 till 50 procent samt för personbilar medförda av resande. Fartygsavgifterna har härigenom kommit att bli i stort sett lika i samtliga inländska hamnar som berörs av Gotlandstrafiken.

För Visby del har den årliga inkomstökningen beräknats bli ca 84 000 kr., varav 61 000 kr. i ökade fartygsavgifter. Totalt beräknas dock Visby hamn trots inkomstförstärkningarna komma att lämna ett *underskott* av ca 80 000 kr.

Genom dessa sänkningar och förändringar av hamnavgifterna i Nynäshamn och på Gotland anser utredningen, att taxorna i de av Gotlandstrafiken berörda hamnarna genomsnittligt sett ligger på en för närvarande acceptabel nivå. Utredningen har därför ansett sig kunna basera sina kostnadsberäkningar på dessa nya hamntaxor.

Visby hamns möjligheter att under någon längre tidsperiod kunna behålla de nu föreslagna avgifterna — tidigare balanserade överskott beräknas vara förbrukade under år 1967 — måste dock, med hänsyn till hamnens stora fasta kostnader under de kommande åren, bedömas vara mindre goda. Det skulle därför ur stabiliseringssynpunkt vara önskvärt med ytterligare statsbidrag till hamnen, förslagsvis till vissa redan nu gjorda investeringar. Utredningen tänker då närmast på den tidigare nämnda hamnstationen. Ett statligt engångsbidrag med ca $\frac{1}{3}$ av anläggningskostnaden skulle

minska de närmaste årens fasta kostnader med ca 60 000 kr. om året, vilket väsentligt skulle bidra till att de nya taxorna kunde bibehållas oförändrade

under en längre tidsperiod. Enligt vad utredningen inhämtat har Visby stad redan för ca tre år sedan gjort framställning till Kungl. Maj:t om dylikt bidrag.

KAPITEL VI

Sjötaxor till och från Gotland

Som nämnts i kapitel IV angående gods-
trafiken till och från Gotland var det
före den 1 april 1967 i huvudsak två re-
derier, som bedrev godstrafik mellan
Gotland och fastlandet. I enlighet med
sin målsättning att låta göra översyn av
skäligheten i de olika kostnadsmoment,
varav transportkedjan mellan Gotland
och fastlandet består, har utredningen
genom sin sjöfartsekonomiske expert
gjort en översyn av skäligheten jämväl
beträffande de taxor som tillämpas av
ovannämnda rederier.

Taxornas uppbyggnad

Taxorna skiljer på frakt för fordon och
last med utgångspunkt från fordonets
vikt, respektive kvantitet last. Befrak-
tarna erbjudes lägre fraktsatser på de
kortare linjerna Visby—Västervik och
Oskarshamn—Grankullavik jämfört med
de längre linjerna Visby—Nynäshamn
och Södertälje—Kappelshamn. Då kvan-
titeten per trailer lastmässigt är av un-
derordnad betydelse, ger en sådan taxe-
uppbyggnad en förhållandevis ringa
kompensation för trailers med liten last-
kvantitet. En taxepincip, som måste an-
ses ge större rättvisa åt ett fartygs trans-
portarbete, är de taxsystem, som bland
annat tillämpas på de kombinerade pas-
sagerar/godslinjerna över Nordsjön lik-
som även det på linjen Nynäshamn—
Lübeck. Dessa taxsystem har utfor-
mats på basis av den yta eller längd en

trailer upptar ombord på fartyget med
någon reduktion för helt tomma trai-
lers. Som transportsituationen är i dag,
har dock rederierna ifråga sett sig nöd-
sakade att acceptera en beräknings-
grund baserad på principen frakt efter
vikt, enär en efter denna princip upp-
byggd taxa, lättare går att samordna
med lastbilsföretagens nuvarande taxe-
system för den inrikes godstrafiken.

Nuvarande godstaxor

De av de båda rederierna under 1966
tillämpade frakttaxorna framgår av föl-
jande tabeller. Rederi AB Gotlands frakt-
taxa trädde i kraft den 10 juni 1966 och
Rederi AB Nordös den 1 juli 1966. Dessa
frakttaxor innebar en höjning av de tidi-
gare frakttaxorna med cirka 10 procent.
Den direkta anledningen till höjningen
av taxorna har uppgivits vara de ökade
personalkostnader, som blev en följd av
det nya avtal för ombordanställda, vilket
ingicks under våren 1966. De nya högre
lönerna skulle gälla retroaktivt från den
1 januari 1966.

Anmärkningsvärt i detta sammanhang
är, att de kostnadsökningar de båda re-
deribolagen åsamkades genom de ökade
löneutgifterna, inte kompensades ge-
nom en höjning av såväl frakt- som per-
sontaxorna, utan enbart genom höjning
av frakttaxorna. Vid de överläggningar
utredningen haft med rederibolagen, har
detta förhållande påtalats. Det har där-

Frakttaxa för Rederi AB Gotland

Taxa per 10/6 1966

	Visby—Nynäshamn el omvänt	Visby—Västervik/ Oskarshamn el omvänt	Visby—Grankullavik el omvänt	Grankullavik— Oskarshamn el omvänt
Lastbilar	Kr 3: 00 per 100 kg	Kr 2: 50 per 100 kg	Kr 1: 50 per 100 kg	Kr 1: 00 per 100 kg
Möbelbussar	Minimifrakt	Minimifrakt	Minimifrakt	Minimifrakt
Trailer eller annan släpvagn	kr 60: 00 st	kr 50: 00 st	kr 40: 00 st	kr 30: 00 st
Grävmaskiner	Kr 5: 00 per 100 kg	Kr 4: 50 per 100 kg	Kr 3: 00 per 100 kg	Kr 2: 50 per 100 kg
Väghyvlar				
Caterpillars och dylikt				
Last på fordon				
500—2 499.....	Kr 5: 00 per 100 kg	Kr 4: 50 per 100 kg	Kr 3: 50 per 100 kg	Kr 3: 00 per 100 kg
2 500—4 999.....	» 4: 00 » 100 »	» 3: 50 » 100 »	» 3: 00 » 100 »	» 2: 50 » 100 »
5 000—9 999.....	» 3: 00 » 100 »	» 2: 50 » 100 »	» 2: 00 » 100 »	» 1: 50 » 100 »
10 000 kg och över.....	» 2: 50 » 100 »	» 2: 00 » 100 »	» 1: 50 » 100 »	» 1: 00 » 100 »

Om trailers eller annan släpvagn genom rederiets försorg skall bogseras från fartyg till kaj eller vice versa, debiteras kostnaden för detta arbete enligt stuveribolagens taxor i respektive hamnar.

Hamnavgifter inkluderas inte i ovanstående frakter.

Förare av ovan nämnda motorfordon medföljer fartyget och har tillgång till kojplats utan kostnad.

Transporten utföres enligt sjölagen.

Eldfarliga eller explosiva ämnen, syror eller dylikt emottages endast undantagsvis efter särskild överenskommelse i den utsträckning sjölagen medger.

Frakttaxa för Rederi AB Nordö

Taxa per 1/7 1966

	Södertälje— Kappelshamn och v v	Oxelösund— Visby och v v	Oskarshamn —Klinte- hamn och v v	Oskarshamn —Byxelkrok el Grankulla- vik och v v	Grankulla- vik—Visby el Klinte- hamn och v v
Lastbilar, släpvnagnar och trailers, per ton	30:—	30:—	25:—	17:—	22:—
Last på fordon, per ton					
500—2 499 kg	47:—	47:—	37:—	24:—	29:—
2 500—4 999 »	38:—	37:—	32:—	19:—	22:—
5 000—9 999 »	27:—	27:—	25:—	14:—	17:—
10 000— »	23:—	23:—	20:—	12:—	15:—

Om skrymmande gods (1 m³ väger mindre än 300 kg) debiteras 50% tillägg på godsfrakten. Hamnavgifter inkluderas inte i ovanstående frakter.

Föraren av ovan nämnda fordon medföljer utan kostnad.

Om trailer eller släpvnagn genom rederiets försorg skall bogseras från fartyget till kaj eller vice versa, debiteras kostnaderna för detta.

vid uppgivits, att en samtidig höjning av persontaxorna inte varit lämplig med hänsyn till rådande konkurrens från flygtrafiken mellan Gotland och fastlandet. Vidare var inför den då stundande turisttrafiksäsongen reklambroschyrer med prisuppgifter redan tryckta och spridda, varför en plötslig höjning av persontrafiktaxorna ansågs kunna få negativa återverkningar på turisttrafiken.

Taxornas skälighet

I samband med en granskning av frakttaxornas skälighet, har utredningens företagsekonomiske expert jämväl granskat rederibolagens bokslut för år 1965. Rederi AB Gotland har i anslutning till denna granskning tillhandahållit utredningen bolagets fullständiga kostnadsredovisning samt även i övrigt lämnat utredningen full insyn i bolagets ekonomiska förhållanden. Utredningen måste tyvärr konstatera, att Rederi AB Nordö inte visat samma samarbetsvilja i detta avseende. Då utredningen endast har haft tillgång till bolagets officiella bokslut, har det inte varit möjligt för utredningen att bilda sig en klar upp-

fattning om bolagets driftresultat och ekonomiska förhållanden i övrigt. Den granskning av Rederi AB Gotlands bokslut för år 1965 som företagits, har visat att önskvärd avskrivning på bolagets fartyg inte kunnat ske. Detta är ur företagsekonomisk synpunkt mycket otillfredsställande, särskilt med hänsyn till den omfattande förnyelse av fartygstonnaget som ägt rum under de senaste åren.

Beträffande bolagets skötsel har utredningen vid jämförelse med annan liknande rederirörelse inte kunnat finna, att några väsentliga kostnadsbesparingar varit möjliga utan att samtidigt förorsaka en försämring av servicen till befraktarna.

Frånsett vad som ovan sagts om en rättvisare fördelning av kostnadsökningarna på såväl gods- som persontrafiksidan har utredningen inte kunnat finna, att de av de båda rederibolagen år 1966 tillämpade frakttaxorna skulle vara oskäligen i något avseende.

Gotlandsbolagets övertagande av Nordöredriet den 1.4.1967 innebär bland annat att bolaget till ett jämförelsevis högt pris övertog en bilfärja

och måste förhyra en annan för en period av två år. Mot denna bakgrund och det uppkomna behovet av ökad avskrivning samt med beaktande av att bolaget skulle upprätthålla trafiken i samma utsträckning, som båda rederierna bedrev under 1966, har bolaget sett sig nödsakat att höja såväl passagerar- som godstaxa. Utredningen har inte kunnat göra någon fullständig kostnadsbedömning av den nya trafikbilden, eftersom underlaget härför för närvarande är alltför ofullständigt. Någon egentlig prövning av de nya taxornas skälighet har därför inte varit möjlig

att göra. Utredningen anser dock att man genom en koncentration av såväl gods- som passagerartrafiken till ett par hamnar väsentligen skulle kunna sänka kostnaderna. Genom en dylik åtgärd synes Gotlandsbolaget böra kunna försälja eller eventuellt hyra ut åtminstone en av de nu ägda färjorna. Efter sommartrafiken 1967 torde Gotlandsbolaget ha större möjlighet än för närvarande att överblicka tonnagebehov m. m.

Utredningen har i sina kalkyler utgått från de taxor, som Gotlandsbolaget tillämpade före 1.4.1967.

KAPITEL VII

Lastbilstrafiken till och från Gotland

Lastbilstaxans uppbyggnad

Direkt biltrafik till och från Gotland blev möjlig först i och med insättandet av bilfärjor i Gotlandstrafiken, d. v. s. i slutet av år 1962. Godsförmedlingsföretagen AB Svenska Godscentraler (ASG) och AB Godstrafik och Bilspedition (GBS), som sedan lång tid tillbaka svarat för huvudparten av den långväga lastbilstrafiken i Sverige, införde i samband härmed en speciell godstaxa för transporter till och från ön.

Denna taxa har konstruerats och rekommenderats av Svenska Lasttrafikbilägareförbundet (SLF), till vilket topporgan nämnda godsförmedlingsföretag är anslutna. ASG's och GBS's taxor är desamma. Konkurrenten mellan företagen sker liksom för landet i övrigt i huvudsak genom större eller mindre individuella rabatter till sådana kunder, som ur transportörernas synpunkt har mera attraktivt gods.

Biltaxan till och från Gotland är en direkttaxa, som i sig inrymmer alla kostnader för transporten, d. v. s. såväl själva biltransportkostnaden på land som båtfrakten och hamnavgifterna. Kunderna betalar sålunda liksom vid järnvägs-samtrafiken till och från Gotland endast en summafrakt. Transportörerna ersätter därefter i sin tur vederbörande redier och hamnar för deras prestationer.

Enligt SLF har Gotlandstaxan ursprungligen konstruerats på så sätt, att man brutit den genomgående fraktberäk-

ningen från fastlandet till Gotland vid de berörda hamnarna på fastlandet. En transport från Stockholm till Visby har således beräknats såsom summan av frakterna enligt SLF's fjärrtrafiktaxa för avstånden Stockholm—Nynäshamn och Nynäshamn—Visby (sjösträckan beräknad till 148 km) plus båtfrakten och hamnavgifterna. Man har härvid utgått från den tariff, som gäller för sändningar om 10 ton.

Då den bilburna delen av den reguljära godstrafiken till och från Gotland kommit att bli den dominerande transportformen — under år 1966 uppgick den sålunda till 77 000 ton, vilket innebär 62 procent av den totala reguljära trafiken — har utredningen av naturliga skäl funnit det angeläget, att särskilt noga granska bilföretagens officiella godstaxor för Gotlandstrafiken.

Taxans skälighet

Vid beräkningen av dessa taxors skälighet har utredningen utgått från Svenska Lasttrafikbilägareförbundets fjärrtrafiktaxa — normprislista — för inländsk biltrafik, eftersom denna taxa — som för övrigt är en maximitaxa — rimligtvis bör ge transportörerna såväl täckning för deras kostnader som viss vinst.

Enligt utredningens mening bör en biltaxa till och från Gotland grundas på denna normprislista, vartill skall läggas

respektive dragas av de speciella mer- eller mindrekostnader som kan uppstå för trafiken dit. En närmare analys av de mer- eller mindrekostnader som an-

Merkostnader

- a) Färjeavgifter för fordon och gods
- b) Hamnavgifter för fordon och gods (fastlands- och Gotlandshamn)
- c) Ökade kostnader till följd av längre transporttider och därmed sämre utnyttjande av fordon och personal (intäktsbortfall)
- d) Ökat försäkringsskydd på grund av sjötransport

Biltaxan bör vidare baseras på den för denna trafik mest lämpliga och ekonomiska fordonstypen. Av flera skäl torde härvid dragbilar med semitrailers (påhängsvagnar) vara att föredraga. Vid en sådan transportform behöver nämligen normalt endast själva semitrailerna överföras med färjorna, vilket innebär att dragbilarna och chaufförerna kan användas för andra uppdrag eller uppgifter under den tid sjötransporten äger rum. En stor del av dagens bilburna Gotlandstrafik — bland annat hela SJ samtrafik med Rederi AB Gotland — utföres för övrigt i dag med dylika fordonkombinationer.

Väljes semitrailertrafik som bas för kostnadsberäkningar, bortfaller givetvis vissa av de ovan angivna mindrekostnaderna (drivmedels- och personalbesparingar).

De merkostnader som är helt kända för Gotlandstrafiken, är färje- och hamnavgifterna för fordon och gods, under det att de i punkt c) ovan nämnda kostnaderna ställer sig svårare att beräkna. Dessa senare kostnader berörs närmare här nedan. Beträffande eventuella ökade försäkringskostnader under den tid som fordonen och godset befinner sig under sjötransport till och från Gotland, har

tas komma drabba en bilburen godstrafik till och från ön, ger vid handen, att följande kostnadsposter kan bli av den storleksordningen, att de bör beaktas.

Mindrekostnader

- a) Driftkostnadsbesparingar — drivmedel, bildäckslitage, smörjolja etc — under den tid fordonen transporteras på färjorna
- b) Personalkostnadsbesparingar under den tid fordonen transporteras på färjorna (ingen chaufför behöver medfölja)

det av de upplysningar som inhämtats från berörda parter framgått, att de stora biltransportörerna för närvarande har att erlägga några särskilda tilläggspremier härför. Bilgodsförmedlingsföretagens (ASG och GBS) ansvarsbestämmelser för det transporterade godset gäller sålunda utan inskränkning och premietillägg även på inländska färjesträckor. Härtill kommer, att de aktuella sjötransportföretagen tecknat vissa tilläggsförsäkringar för att täcka sådana skador och förluster på gods och fordon som rederierna enligt gällande sjölag inte är ansvariga för. Rederierna uttar inte några särskilda avgifter av transportörerna för denna kompletterande försäkring.

Utredningen har vidare inte funnit några belägg för att fordonen i Gotlandstrafiken — varmed i detta sammanhang avses semitrailertrafik — i någon större omfattning skulle vara sämre utnyttjade än motsvarande fordon som går i likartad fjärrtrafik enbart på fastlandet. I de speciella fall dylika merkostnader kan uppkomma i Gotlandstrafiken, torde de dock genomsnittligt kompenseras av de mindrekostnader som biltransportörerna har att vidkännas under den tid fordonen befinner sig

på färjorna. Dessa mindrekostnader har för en semitrailer av genomsnittlig typ för Gotlandstrafiken och under förutsättning av en årlig körsträcka för fordonet av minst 4 000 mil beräknats uppgå till 2—2,5 kr per mil enligt 1966 års prisnivå. För sjösträckan Nynäshamn—Visby (148 km) innebär detta en besparing av ca 30—37 kr. per transport.

Merkostnaden för Gotlandstrafiken blir således under de ovan angivna premisserna — vissa mer- och mindrekostnader får anses kompensera varandra — endast hamn- och färjeavgifterna för fordonen och godset.

Vid de överläggningar som utredningen haft med representanter för Svenska Lasttrafikbilägareförbundet och bilgodsförmedlingsföretagen ASG och GBS har utredningen efterlyst de mer- och mindrekostnader, som kan antas drabba Gotlandstrafiken. Några dylika beräkningar har dock inte presenterats av de

nämnda parterna. I avsaknad härav har utredningen ansett, att de nuvarande biltaxornas skälighet måste bedömas från de utgångspunkter som utredningen ovan angivit.

Om man till SLF's fjärrtrafiktaxa för ett avstånd motsvarande sträckan Stockholm—Visby (212 km) — som framgått av kapitel IV svarar denna relation för mer än 50 procent av den reguljära godstrafiken till och från Gotland — lägger nu utgående hamnavgifter i Nynäshamn och Visby samt färjeavgifterna från båtsträckan Nynäshamn—Visby, skulle fraktagifterna i de tre högsta tariffklasserna bli följande. Beräkningarna är grundade på gällande taxor per den 1 juli 1966 och på en genomsnittlig egenvikt av 6 ton för fordonet (semitrailer).

ASG's och GBS's officiella frakttaxor per den 1 juli 1966 för Gotlandstrafiken anger följande fraktsatser för sträckan

	Tariff		
	4	5	6
	kg		
	5 000— 9 999	10 000— 14 999	15 000 och över
fraktsatser i öre per 100 kg			
1. Frakt enligt SLF's taxa (212 km)....	440	370	350
2. Hamnavgifter i Nynäshamn			
a) För godset.....	20	20	20
b) För fordonet (5 kr per fordon) ¹ ...	6,7	4	3,3
3. Färjeavgifter Nynäshamn—Visby			
a) För godset.....	300	250	250
b) För fordonet (30 kr per ton egenvikt) ¹	240	144	120
4. Hamnavgifter i Visby			
a) För godset.....	45	45	45
b) För fordonet (5 kr per fordon) ¹ ...	6,7	4	3,3
Sumam	1 058	837	792

¹ Avgifterna för de olika tarifferna har baserats på en medelvikt av 7 500, 12 500 och 15 000 kg inom respektive tariff.

² Genomsnittsavgifterna har framräknats av Visby hamn.

Stockholm—Visby (hamn- och färjeavgifter inkluderade),

4	5	6
1 130	1 010	990

Bilföretagen uttager sålunda enligt dessa beräkningar en »överfrakt» av 72, 173 respektive 198 öre per 100 kg i de här angivna tariffklasserna. Väljes andra transportrelationer är tendensen i huvudsak densamma.

I själva verket är differenserna ännu större eftersom såväl ASG som GBS transporterar så pass stora godskvantiteter med färjorna, att de kommer i åtnjutande av vissa rabatter på de officiella båttaxorna.

Rabattstorleken är beroende av hur mycket bilföretagen erlagt frakter till re-

derierna under en viss tidsperiod, till exempel ett år. Genomsnittsrabatten är inte känd, men torde för de angivna företagen uppgå till ca 8 å 10 procent.

Bilföretagen lämnar å sin sida vissa rabatter på den officiella Gotlandstaxan till en del kunder. Dessa rabatters omfattning och storlek har inte redovisats, men rabatterna torde dock genomsnittligt inte uppgå till de ovan framräknade »överfraktsbeloppen».

Med stöd av vad ovan anförts anser utredningen, att det finns utrymme för en inte oväsentlig sänkning av den officiella biltaxan till och från Gotland. Även om hela taxenivån sänkes bör det därutöver inte vara omöjligt att liksom för närvarande lämna vissa kostnadsbetingade rabatter till en del storkunder. Båtrabatterna bör lämpligen kunna användas härtill.

KAPITEL VIII

SJ samtrafiktaxor till och från Gotland

Taxornas uppbyggnad

Sedan många år tillbaka har Statens Järnvägar via sitt numera helägda dotterföretag Stockholm—Nynäs Järnvägs AB, som bedriver järnvägstrafik på sträckan Älvsjö—Nynäshamn, haft såväl gods- som personsamtrafik med Rederi AB Gotland på leden Nynäshamn—Visby. Detta innebär att både vagnslast- och styckegods med vissa smärre inskränkningar kan expedieras direkt mellan järnvägsstationer på fastlandet och Visby och i fråga om styckegods även till ett flertal andra orter på Gotland, där SJ bedriver buss eller billinjetrafik. Fraktberäkningen sker på så sätt, att frakterna på båt-, järnvägs- och i förekommande fall bilsträckan beräknas var för sig och att de därefter lägges samman till en summafrakt, som trafikanten har att erlägga. I båtfrakten ingår hamn- och omlastningsavgifter. Betr. järnvägssträckorna — Statens Järnvägar och Stockholm—Nynäs Järnvägs AB — sker fraktberäkningen efter vissa bestämda regler. Gemensamt för såväl stycke- som vagnslastgodset är att fraktavgifterna beräknas efter det sammanlagda avståndet från ifrågasvarande SJ-station till Nynäshamn eller vice versa. För vagnslastgodset tillkommer för närvarande utöver själva fraktavgiften dels en övergångsavgift av 23 öre per 100 kg och dels en banavgift av 10 i vissa fall 6 öre per 100 kg. I och med förstatligandet av Stock-

holm—Nynäs Järnvägs AB kommer dessa extra avgifter att försvinna. Samtliga ovannämnda taxor finnes intagna i Statens Järnvägars officiella godstaxa (SJF nr 800).

Transportmetodik

Tidigare transporterades allt samtrafikgods i järnvägsvagnar till och från Nynäshamn, där det lastades om till Gotlandsbolagets fartyg. Ytterligare en omlastning av godset skedde därefter i Visby från fartyg till kaj. Fr. o. m. oktober månad 1964 började Statens Järnvägar att successivt föra över samtrafikgodset till lastbilar (semitrailers), som sattes in på sträckan Stockholm—Visby—Stockholm. Biltrafiken ombesörjes av Statens Järnvägars dotterföretag Svenska Lastbil AB (SLAB). Överförandet av godset till bil torde i första hand ha dikterats av kostnadsskäl — trafiken olönsam — och i andra hand av en önskan att förbättra transporttiderna för Gotlandsgodset. Under högtrafik uppstod nämligen tidigare i Nynäshamn en viss anhopning av godsvagnar, vilket medförde besvärande förseningar av godset. Genom införandet av direkt biltrafik har dessa förseningar kunnat elimineras. Transportstandarden för samtrafikgodset har sålunda höjts avsevärt i och med övergången till bilburen trafik. Ytterligare en fördel med detta transportsätt är att större godssändningar till och

från exempelvis Stockholmsområdet kan, om kunderna så önskar, transporteras direkt från avsändarna till mottagarna utan några som helst omlastningar.

Taxornas skälighet

Givetvis skulle man kunna ifrågasätta om Statens Järnvägars godstaxor i den-

na trafik är skäliga, men med hänsyn till de principer som statsmakterna knäsat för Statens Järnvägars trafikpolitik, har utredningen icke ansett det vara nödvändigt att uppgöra några speciella kostnadsberäkningar för denna trafik.

Utredningen har därför baserat sina kalkyler på Statens Järnvägars officiella godstaxor.

KAPITEL IX

Framtida transportmedel

Containertrafik

Utredningen har vid sina undersökningar av de olika kostnadselementen i transportkedjan till och från Gotland inte blott haft dagens transportmetoder för ögonen, utan även sökt bedöma den framtida utvecklingen inom transportområdet och då speciellt för sjöfarten.

Med undantag för en ökad användning av containers synes några större förändringar i land- och järnvägstransportmetodikerna inte vara att vänta under de närmaste åren. Utredningen avser här med containers olika typer av stora behållare — såväl slutna som öppna — avsedda att *i sin helhet* kunna flyttas över från ett transportmedel till ett annat. För Gotlandstrafikens del torde dock inte containers komma till någon mera utbredd användning med hänsyn till strukturen på den nuvarande godstrafiken till och från ön. Även om en viss ökning i användandet av containers i godstrafiken till och från Gotland ändock kan förväntas, beräknas detta dock inte komma att medföra någon sådan ändring av dagens transportmetodik, som kan vara ägnad att möjliggöra någon mera betydande sänkning av transportkostnaderna.

Svävare

I fråga om sjöfarten är däremot utan tvekan större förändringar i vardande.

Förutom en snabbt ökad övergång till speciella containers och/eller trailerfartyg — lift on-lift off och roll on-roll off-fartyg — har här en helt ny transportform kommit fram, nämligen luftkuddefarkosterna, de s. k. svävarna, tidigare även benämnda mefor eller markeffekt-farkoster. Då svävaren måste betecknas som en revolutionerande princip för transporter, har utredningen ansett det vara nödvändigt att närmare undersöka huruvida ett insättande av svävarer i Gotlandstrafiken skulle kunna medföra någon nedpressning av sjötransportkostnaderna.

I anledning härav har utredningen efter tillstånd av Kungl. Maj:t företagit studiebesök i England för att närmare få taga del av utvecklingen inom svävarfarkostområdet. Engelsmännen är som bekant pionjärer på ifrågavarande Gebiet. Studierna har dels omfattat besök hos de två största tillverkarna av svävarer, Westland Aircraft på Isle of Wight och Vickers i Southampton — dels övervarandet av världens första svävarutställning med dithörande demonstrationer — Hovershow 66 — i Brown-down i juni månad 1966. Trots att det är mer än tio år sedan den första luftkuddemodellen presenterades, har utvecklingen av dessa farkoster inte blivit så snabb som man på experthåll förväntat sig. Man måste sålunda konstatera, att svävarna åtminstone på den civila sidan fortfarande befinner sig i något som lämpligen kan betecknas som ett

experimentstadium. Det finns sålunda för närvarande inte större svävare för civilt bruk, än en version med plats för maximalt 38 passagerare. Någon godsprototyp har ännu inte konstruerats. Först under år 1968 kommer större svävare att levereras bland annat en till Hoverlloyd — ett dotterföretag till Svenska Lloyd — avsedd för trafik över Engelska kanalen. Denna svävare är avsedd för 566 passagerare eller 228 passagerare och 30—40 personbilar. Trailers och containers kan inte medföras. En svaghet med denna svävartyp är dessutom, att man blir bunden till vissa fasta dispositioner av det befintliga utrymmet. Av praktiska skäl synes det nämligen inte vara möjligt, att vid behov växla från ökat bilutrymme till minskat passagerarutrymme eller tvärtom, vilket bedöms som synnerligen nödvändigt med hänsyn till det begränsade utrymme som svävaren erbjuder i förhållande till en konventionell färja.

På den militära sidan tycks dock utvecklingen ha gått påtagligt snabbare. Bland annat har det engelska försvaret satt upp ett speciellt förband av svävare av olika konstruktioner och dimensioner för att genom praktiska övningar bedöma deras militära användbarhet. Den för närvarande största konstruerade svävaren ingår i detta förband. USA provar dessutom ett par licensbyggda svävare i kriget i Vietnam. De militära erfarenheterna bör självfallet relativt lätt kunna omsättas till civila förhållanden och därmed påskynda utvecklingen inom denna senare sektor.

Det är för närvarande inte möjligt att göra några egentliga ekonomiska bedömningar av ett användande i kommersiell trafik av de kommande större civila svävarna. Därtill är alltför många komponenter ännu okända. En av Trans-

portökonomisk Institut i Oslo utförd utredning om driftsekonomin för den i dag existerande lilla svävaren för 38 passagerare visar emellertid, att driftskostnaderna för denna svävartyp är mycket höga i jämförelse med till exempel en bärplansbåt.

Det står vidare fullt klart, att dagens svävare kommer att kräva ett mycket stort trafikunderlag för att de ur driftsekonomisk synpunkt skall kunna vara med och konkurrera med nuvarande sjötransportformer. Eftersom såväl den reguljära person- som godstrafiken till Gotland relativt sett är av mindre omfattning, och dessutom beträffande persontrafiken i huvudsak koncentrerad till sommarmånaderna, utgör svävarna för närvarande inte något realistiskt ekonomiskt alternativ till den nuvarande färjetrafiken där.

Utredningen är dock av den uppfattningen, att svävarna på litet längre sikt kommer att utvecklas ytterligare, såväl ur driftsekonomisk som teknisk synpunkt. De bör härigenom på ett helt annat sätt än nu kunna bli konkurrenskraftiga i kommersiell trafik. I anledning härav vill utredningen framhålla angelägenheten av, att utvecklingen på svävfarkostområdet ägnas kontinuerlig uppmärksamhet. Lämpliga åtgärder synes utredningen böra vidtagas för en sådan utvecklingsberedskap, att svävartrafik kan komma till stånd så snart som tekniska och företagsekonomiska förutsättningar härför föreligger. I detta syfte föreslår utredningen att det uppdrages åt Sjöfartsstyrelsen att bevaka utvecklingen på svävarområdet och att taga de initiativ i denna fråga, som kan bli erforderliga under de kommande åren. Det är enligt utredningens mening önskvärt, att Sjöfartsstyrelsen redan nu tillföres expertis härför.

KAPITEL X

Kostnader för ett statligt rederi

1945 års Gotlandskommitté föreslog i sitt betänkande bland annat, att ett samhällsägt rederi skulle tillskapas för att ombesörja sjötrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Även Gotlandsutredningen har ansett sig böra uppta denna fråga, dels för att studera hur detta alternativ skulle ställa sig i förhållande till det nuvarande systemet med privatägt rederi, och dels för att genom ett sådant alternativ få fram ett kalkylmässigt jämförelseobjekt ägnat att belysa kostnadsförhållandena för färjetrafiken till och från Gotland på leden Nynäshamn—Visby.

I sin undersökning av detta alternativ har utredningen ansett, att sjötrafiken liksom för närvarande lämpligen bör ombesörjas med färjor avsedda för »roll on-roll off-trafik,» d. v. s. fartyg så konstruerade, att fordon kan köras eller dragas av och på.

Efter ingående överväganden har utredningen bedömt, att nedan angivna färjetyper ur såväl ekonomisk som tek-

nisk synpunkt torde vara mest lämpliga att insättas i en färjetrafik enbart för gods på leden Nynäshamn—Visby.

Färjornas prestanda

Färja nr 1 är inredd med två stora trailerdäck, har inkörning genom akterport och en 30-tons hiss som förbindelse med undre trailerdäck. Vid transport av personbilar kan underrumskapaciteten fördubblas genom ett hydrauliskt upphissbart extra bildäck.

Färja nr 2 är en något förstorad s. k. paragrafbåt med stävport och har särskilda bildäck med ramper ledande till dessa. Rederi AB Gotland förhyrde för övrigt under somrarna 1964 och 1965 en föregångare till denna typ.

Båda färjorna är utrustade med bogpropeller, två radarapparater, Decca-Navigator, gyrokompass, automatstyrning m. m. samt är byggda till högsta isklass.

Övriga data för färjorna:

	Färja nr 1	Färja nr 2
Dödvikt.....	3 700 ton	1 300/3 715 ton
Kubik.....	292 000 kbf	190 000 kbf
Längd överallt.....	87 m	81 m
Bredd.....	15 m	13,5 m
Maskin.....	Diesel 2 950 hk	Diesel 1 490 hk
Fart och förbrukning.....	14 knop/8 ton max 300 s	12 knop/4 ton gasolja
Besättning.....	18 man	17 man
Lastförmåga.....	ca 40 semitrailers	ca 25 semitrailers ¹ (+ 120 personbilar)
Brutto/netto registerton.....	1 950/1 050	877/433

¹ Anm. Utrymmet för personbilar kan inte användas för uppställning av semitrailers eller lastbilar.

På basis av 1965 års godstrafik till och från Gotland har utredningen beräknat, att den godsmängd som skulle komma att transporteras på färjeleden Nynäshamn—Visby, därest fraktberäkning enligt genomräknad SJ-taxa infördes för Gotlandstrafiken, skulle uppgå till cirka 97 000 ton. Av denna kvantitet faller 62 000 ton på transporter till Gotland och 35 000 ton från Gotland. Utslaget per vecka blir detta cirka 1 200 ton respektive cirka 680 ton.

Vid denna beräkning har utredningen av tidigare angivna skäl utgått från att allt gods kommer att transporteras med semitrailers.

Medelbelastningen per semitrailer har härvid med ledning av 1965 års bilburna godstrafik till och från Gotland beräknats uppgå till cirka sex ton. För transporterande av nämnda veckokvantiteter skulle därför erfordras omkring 200 fordon för gods till Gotland och omkring 110 fordon för gods från Gotland.

Trots att Gotlandsgodset kvantitetsmässigt är relativt jämt fördelat under året, förhåller de sig dock så, att godsmängden kan variera ganska starkt från dag till dag. Detta medför, att inte ens den större av de båda undersökta godsfärjorna skulle vara tillräckligt rymlig för att taga med det antal fordon som det under sådana toppbelastningsdagar kan bli fråga om. Man skulle här visserligen kunna tänka sig, att fordonen kunde få vänta en eller flera dagar i respek-

tive hamn tills plats finnes ombord på färjorna, men utredningen har inte ansett detta vara generellt möjligt med hänsyn *dels* till att fordonen ur ekonomisk synpunkt måste vara i trafik så mycket som möjligt och *dels* att trafikanterna i dag, bland annat genom kortare avropstider kräver snabba transporter. Av denna anledning har utredningen funnit det orealistiskt att kalkylera med anskaffande av endast en godsfärja. Till detta kommer att risken för avbrott i kommunikationerna på grund av haveri eller dylikt även torde nödvändiggöra anskaffandet av två godsfärjor. Om rederiet har två färjor till sitt förfogande, minskar dessutom de olägenheter som uppstår vid den årliga översynen av fartygsmaterialen.

Med hänsyn till vad som ovan nämnts har utredningen funnit det klart dokumenterat, att det behövs två färjor för att ombesörja ifrågasvarande godstrafik till och från Gotland. Vid avvägningen mellan de två färjetyper som här skulle vara mest ändamålsenliga, har utredningen bedömt det vara lämpligast, att trafiken bedrivs med en färja av vardera typen.

Kostnaderna för de båda färjorna framgår av nedan angivna sammanställningar och är baserade på gällande priser och löner per 1.1.1966.

Avskrivningstiderna för färjorna kan givetvis diskuteras, men utredningen har med hänsyn till den för närvarande snabba tekniska utvecklingen på fartygs-

Kapitalkostnader

	Färja nr 1	Färja nr 2
1. Anskaffningskostnad	8 600 000 kr	6 500 000 kr
2. Avskrivningstid	15 år	15 år
3. Beräknat restvärde efter 15 år (15% av anskaffningskostnaden)	1 290 000 kr	975 000 kr
4. Avskrivning per år	487 000 kr	368 000 kr
5. Räntekostnad per år Räntefot 7%. Medelräntan beräknad till 3,5% av anskaffningskostnaden	301 000 kr	227 000 kr
Summa avskrivning och räntekostnad per år	788 000 kr	595 000 kr

området inte ansett det vara realistiskt att räkna med en längre avskrivningstid än 15 år.

Driftkostnader

Driftkostnaderna har uppdelats i två huvudposter nämligen dags- och resekostnader.

I begreppet dagskostnader ingår beräknade kostnader för löner till befälhavare och besättning inklusive övertid, proviant, assuranspremier, smörjolja, reparation och underhåll av fartyget, förbrukningsmaterial för däck, maskin och pentry, klassningskostnad fördelad på fyra år m. m. Beräkningarna är grundade på de faktiska kostnaderna under år 1965 för ett antal likartade fartyg som gått i trafik.

Till resekostnader har hänförts sådana kostnader som är direkt hänförliga till antalet utförda resor mellan Nynäshamn och Visby, d. v. s. hamnavgifter, bunkerolja, ispremier, lotshjälp m. m. Färja nr 1 har därvid under tidigare angivna förutsättningar beräknats behöva göra sammanlagt 624 turer — sex dubbelturer per vecka — till och från Gotland och färja nr 2 ca 200 turer per år.

Hamnavgifterna i Nynäshamn och Visby för själva färjorna har efter avdrag för nu utgående rabatter framräknats till 15 respektive 10 öre per netto registerton och hamnanlöp per dag.

Förbrukningen av bunkerolja har beräknats till 1 400 ton och 500 ton per år för resp. färjor. Oljeförbrukningen i hamnarna ingår i de angivna kvantiteterna. I kalkylen har vidare medtagits vissa kostnader för godsskador, eftersom redaren under sjötransporten har att svara för en viss självrisk per enkel resa (franchise) härför.

Då skadeutfallet för denna typ av trafik fördelar sig mycket ojämnt under året med en koncentration till några få månader med dåligt väder, har rederiets självkostnader schablonmässigt uppskattats till att motsvara 25 och 10 franchiser per år för respektive färja.

Trots att båda färjorna är byggda till högsta isklass, måste man räkna med dels vissa tilläggspremier till gällande försäkringar och dels med en förhöjd självrisk beträffande skador på själva fartyget med 25 procent vid gång i is. Under den exceptionellt stränga vintern 1965/1966 skulle således den mindre färjan (färja nr 2) inte ha klarat sig utan hjälp av isbrytare under större delen av issäsongen, på grund av dess förhållandevis ringa maskinstyrka. Även den större färjan hade under flera resor varit beroende av isbrytarassistans i februari—mars, då issituationen var som värst. Kostnaderna för isrisktillägg och för ökade självrisker vid gång i is har beräknats till 50 000 och 15 000 kr för respektive färja.

Sammanställning av driftkostnaderna

Färja nr 1 Färja nr 2
Kr per år

1. Dagskostnader		
Löner, underhåll och reparation, assuranspremier m m enligt ovan	1 050 000	875 000
2. Resekostnader		
a) Hamnavgifter för färjorna	164 000	22 000
b) Lotshjälp, båt- och vaktmän m.m.	30 000	12 000
c) Bunkerolja (78 respektive 126 kr/ton)	110 000	63 000
d) Godsskador, självrisk	38 000	6 000
e) Istilläggspremier, issskador	50 000	15 000
f) Surrningsmaterial, bockar truckhyra m. m.	20 000	20 000
Summa	1 462 000	1 013 000

Totalkostnader

För surrningsmaterial, bockar för trailers, truckhyra m. m. har avsatts ett belopp om 20 000 kr. per år för vardera färjan.

Utöver ovannämnda kostnader tillkommer rena administrationskostnader som för en mycket enkel organisation har uppskattats till cirka 400 000 kr per år.

Totala årskostnaderna för de båda färjorna blir sålunda:

Färja nr 1:	
788 000 + 1 462 000 kr =	2 250 000 kr
Färja nr 2:	
595 000 + 1 013 000 kr =	1 608 000 kr
Administration:	400 000 kr
	<hr/>
	Summa 4 258 000 kr

Som jämförelse kan nämnas, att det skulle ha kostat cirka 3 970 000 kr per år att transportera motsvarande godsmängd — 97 000 ton — och antal semi-trailers med Rederi AB Gotland på leden Nynäshamn—Visby enligt de taxor och rabatter som tillämpades i denna trafik den 1.1.1966.

Av ovanstående framgår sålunda i varje fall, att ett statligt rederi inte skulle kunnat ha ombesörjt den angivna godstrafiken till ett lägre pris än vad Gotlandsbolaget skulle ha betingat sig för densamma.

KAPITEL XI

Kostnadssammanställning och subventionskalkyl

I det föregående har Gotlandstrafikutredningen gått igenom de olika kostnadselementen för godstrafiken till och från Gotland, nämligen hamntaxor, sjötaxor, lastbilstaxor och järnvägstaxor. Såsom framgår av de redovisade undersökningarna rörande skäligheten i de taxor och avgifter som uttas i de olika länkarna av transportkedjan mellan Gotland och fastlandet, torde det — sedan hamnavgifterna i Nynäshamn och Visby numera bringats i bättre överensstämmelse med de hamnavgifter som utgår i jämförbara hamnar — endast beträffande lastbilstaxorna finnas utrymme för en påtaglig sänkning av nu existerande taxor.

Utredningen har i sina beräkningar utgått från de lastbilstaxor, som enligt dess mening är företagsekonomiskt motiverade. Utredningen anser sig inte kunna räkna med, att staten genom en subventionering av transportkostnaderna skulle kompensera för högt uppdrivna taxor, såsom i detta fall de nuvarande lastbilstaxorna. I den mån det konstateras att en taxesättning är för hög, synes den böra nedbringas genom antingen en överenskommelse i anslutning till en pakettlösning i fråga om Gotlandstrafiken eller också genom en ofentligrättslig taxekontroll.

Sedan utredningen sålunda kommit fram till en bas för skäliga företagsekonomiska kostnader beträffande de olika elementen i transportkedjan, har utredningen sammanställt dessa kostnadsele-

ment till en företagsekonomiskt motiverad totalkostnad för godstransporter mellan Gotland och fastlandet. Först när på detta sätt den företagsekonomiska minimikostnaden för godstransporterna till och från Gotland fixerats, kan det enligt utredningens mening komma i fråga att överväga, att genom ett statligt stöd täcka mellanskillnaden mellan dessa kostnader och kostnaderna för en godstransport med genomgående taxa på en fastlandssträcka av motsvarande längd och trafikstandard.

Transportled

För att göra en kostnadssammanställning räcker det inte med enbart beräkningar av de skilda kostnadselementen; dessa måste också kombineras på grundval av en viss antagen transportled. Utredningen har i sina kostnadssammanställningar utgått från en viss led, Stockholm—Nynäshamn—Visby och förutsett, att allt gods i den reguljära trafiken transporteras denna väg. En koncentration av trafiken till en enda led innebär nämligen enligt utredningens beräkningar det såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt rationellaste alternativet. Detta betingas bland annat av att den klart övervägande delen av godset är destinerat till, respektive avsänt från Stockholm eller orter i mellersta och norra delarna av Sverige. Av 1965 års totala godstrafikvolym avseende den

reguljära godstrafiken försändes sålunda cirka 27 000 ton via Oskarshamn och Västervik, medan inte mindre än 97 000 ton försändes via Nynäshamn, Södertälje och Stockholm.

Även om gods till och från södra och västra delarna av Sverige i vissa fall skulle kunna befordras snabbare med anlitan­de av en sydlig led, är den totala godsströmmen till och från Gotland inte av den storleksordningen, att en uppdelning av godstrafiken på flera transportvägar skulle medge ett rationellt utnyttjande av transportmedlen. Detta vore liktydigt med att transportkostnaderna skulle bli högre än vid trafikens sammanförande till en enda led. Särskilt skulle en otillräcklig godstrafikvolym få negativa återverkningar på rederiernas driftsresultat, vilket i sin tur torde komma att påverka storleken av en eventuell statlig subventionering av godstrafiken på Gotland. Med hänsyn till godstrafikvolymen har utredningen i sina kostnadskalkyler alltså räknat med att endast en led skall utnyttjas för Gotlands­trafik­en och att denna led med hänsyn till godsströmmarnas fördelning utgöres av sträckan Stockholm—Nynäshamn—Visby.

Transportföretag

För sina beräkningar av minimikostnaderna för godstransporterna på leden Stockholm—Nynäshamn—Visby har utredningen utgått från att ett effektivt utnyttjande av transportkapaciteten förutsätter en koncentration av sjötransporterna till ett rederiföretag. Med hänsyn till den godsvolym det här är frågan om skulle nämligen transporternas fördelning på flera rederiföretag betyda ett oekonomiskt utnyttjande av transportkapaciteten. Utredningen vill understryka, att detta endast innebär en beräk-

ningsgrund och inte ett ställningstagande till frågan om vilket rederi, som bör inkopplas vid en statsunderstödd godstrafik och från Gotland. Beräkningsmetoden utesluter ej heller att den faktiska godstrafiken omhänderhas av flera rederiföretag på samma led eller andra leder mellan Stockholmsområdet och Gotland, förutsatt att genom överenskommelse mellan trafikföretagen eller genom en trafikpool på grundval av företagsekonomiska och samhällsekonomiska bedömningar, involverande exempelvis persontrafik, säsongtrafik och transport av personbilar, transporter­na kan utföras till lika låg kostnad som av ett företag på en enda trafikled. Sak samma gäller anlita­ndet av transportföretag på fastlandssträckan Stockholm—Nynäshamn.

Gotlandstrafikutredningen har grundat sina subventionskalkyler på att transporter­na å sträckan Stockholm—Nynäshamn genomföres med semitrailers, som i Nynäshamn överföres på båt. Eftersom uttalandena vid 1963 års riksdagsbehandling gällde kostnadslikstäl­lighet vid transport per järnväg, har utredningen såsom jämförelseled använt kostnaderna för järnvägstransport vid genomgående SJ-taxa å ett avstånd på fastlandet som motsvarar sträckan Visby—Nynäshamn—Stockholm. Utredningen betecknar detta såsom *järnvägsalternativet*. Vidare har utredningen byggt sina beräkningar på en s. k. *paketlösning* av innebörd, att Statens Järnvägar är entreprenör och har huvudmannskapet för godstransporterna Stockholm—Nynäshamn—Visby och genom transportöverenskommelser med vederbörande rederi och lastbilstrafikföretag ernär de av utredningen i det föregående berörda företagsekonomiskt motiverade taxorna och avgifterna jämte tillhörande kostnadsnedsättande rabatter i förhållande till godsmängden.

Utredningens beräkningar har gjorts i samråd med Statens Järnvägar, som ställt för beräkningarna erforderligt material till utredningens förfogande. Statens Järnvägar har också granskat de av utredningen gjorda kostnadskalkylerna samt bekräftat riktigheten av desamma.

Beräkningsgrunder

Vid kostnadssammanställningarna har Gotlandstrafikutredningen bland annat utgått från följande förutsättningar, nämligen

att sjöfartsförbindelsen sker på leden Nynäshamn—Visby och att denna sträcka utgör 148 km;

att allt gods på sträckorna Stockholm—Visby och Visby—Stockholm transporteras med semitrarilers;

att godssammansättningen beträffande samtrafikgodset är känd;

att beträffande sjögodsets struktur, vad avser medeltransportavstånd, medelvikt och godstyper, de uppgifter lagts till grund som framkommit vid av utredningen härutinnan gjorda undersökningar omfattande fyra representativa månader;

att liknande undersökningar gjorts

beträffande bilgodset för två representativa månader;

samt att per den 1 januari 1966 gällande taxor tillämpas.

Såsom i tidigare kapitel framhållits, har Statens Järnvägar inte kunnat prestera några särskilda kostnadsberäkningar för dess taxor i godstrafiken på Gotland. Detta beror främst på att någon särredovisning inte finns för denna trafik. Från SJ:s sida har emellertid framhållits, att — med hänsyn till de huvudprinciper som numera gäller för SJ:s trafikpolitik — SJ:s kostnader och intäkter är identiska. I de beräkningar som nedan redovisas motsvarar således de angivna kostnaderna de intäkter som erhålles vid en omräkning av de genomräknade SJ-frakterna till de fraktsatser som i dag tillämpas i samtrafiken mellan Statens Järnvägar och Rederi AB Gotland.

Beräkningsresultat

Under de förutsättningar som ligger till grund för nu redovisade beräkningar, skulle ett årligt driftunderskott uppstå på något över 5 miljoner kronor. Beloppets storlek är givetvis i viss grad flexibel och kan komma att ändras genom

Beräkning av SJ intäkter och kostnader för den del av 1965 års reguljära godstrafik till och från Gotland som vid genomräknad SJ-taxa till och från Visby via Nynäshamn beräknas komma att transporteras med SJ

Godsslag	Beräknad kvantitet i ton	Beräknade	
		Intäkter	Kostnader
		tkr	
1. Samtrafikgods.....	11 500	2 400	3 200
2. Sjögods.....	29 000	1 600	2 900
3. Bilgods			
a) Norra leden.....	47 000	3 600	6 000
b) Södra leden.....	9 600	1 700	2 500
Summa	97 100	9 300	14 600

sådana rörliga faktorer som exempelvis godsets volym och struktur. Det torde inte vara möjligt att under nu rådande förhållanden göra några mera tillförlitliga beräkningar än de här framlagda, för att komma till klarhet om storleken av den årliga statliga subventionering som borde utgå, därest statsmakterna i anslutning till behandlingen vid 1963 års höstriksdag skulle önska nedbringa transportkostnaderna för gods mellan Gotland och fastlandet till samma nivå som tillämpas vid järnvägstransporter på fastlandet för sträckor av motsvarande längd.

Det redovisade driftunderskottet av storleksordningen 5 miljoner kronor representerar enligt Gotlandstrafikutredningens undersökningar det minimibelopp för en årlig statlig subventionering av godstrafiken till och från Gotland, som erfordras för Gotlands likställighet med fastlandet i fråga om godstransportkostnaderna. Övriga transportalternativ och lösningar — exempelvis *lasttrafikbilalternativet*, med vägtransportkostnaderna på fastlandet som jämförelseled — skulle innebära behov av ett högre subventionsbelopp för att uppfylla »likställighetskriteriet».

År	Gods (1000 ton)	Subvention (1000 kronor)
1963	1200	5000
1964	1150	4800
1965	1100	4600
1966	1050	4400
1967	1000	4200
1968	950	4000

KAPITEL XII

Utredningens konklusioner

Motiv för statligt ekonomiskt stöd till Gotlandstrafiken

Gotlandstrafikutredningen har i enlighet med de muntliga anvisningar som givits av departementschefen, haft behandlingen vid 1963 års riksdag av Gotlands trafikfrågor som underlag. Utgångspunkten har därvid varit sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1, i vilket utskottet fann de i motionerna nr I: 816 och II: 988 framförda synpunkterna förtjäna beaktande. Dessa synpunkter gick ut på att staten skall lämna ekonomiskt stöd åt Gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd. Utredningen har ansett sin uppgift vara att finna vägar och tekniska lösningar samt beräkna kostnaderna för ett statsstöd med ifrågasvarande riktpunkt. I det föregående har de årliga kostnaderna för ett sådant statligt stöd uppskattats bli av storleksordningen fem miljoner kronor, varjämte vissa riktlinjer angivits för organisationen av en subventionerad Gotlandstrafik.

Den tekniska lösningen och varianter därav kommer att ytterligare kommenteras i det följande. Föredras andra alternativa lösningar än utredningens huvudalternativ kommer dessa, att döma av gjorda undersökningar — som dock

inte utförts i detalj — att erfordra ett högre sammanlagt subventionsbelopp än här redovisade fem miljoner kronor vid den uppställda målsättningen. Med en sänkt ambitionsgrad — alltså om avkall ges på principen om *full* likställighet mellan Gotland och fastlandet i transportkostnadshänseende — kan det framräkande subventionsbeloppet reduceras, utan att de skisserade tekniska lösningarna för den skull behöver frångås.

Ehuru utredningsuppdraget varit av teknisk och beräkningsmässig natur, anser sig utredningen likväl böra framdraga några av de motiv för ett statligt ekonomiskt stöd åt Gotlandstrafiken, som den konfronterats med under sitt arbete.

Bakom önskemålen om ett statligt stöd ligger den fundamentala uppfattningen, att det är ett riksintresse att tillfredsställande betingelser existerar för utvecklingen av Gotlands näringsliv och för befolkningens sysselsättning och ekonomiska framåtskridande. För Gotlands möjligheter att i framtiden bestå såsom en livskraftig enhet inom den svenska ekonomin spelar transportförhållandena en *högst* väsentlig roll.

Från gotländskt håll framhålles inte sällan, att om Gotland varit beläget tillräckligt nära fastlandet, skulle statsmakterna — i likhet med vad som nu kommer att bli fallet beträffande Öland och som tidigare skett med öarna Orust och Tjörn — med anlitan av statsmedel ha föranstaltat om upprättande av en

broförbindelse mellan Gotland och fastlandet. Enligt vad som inhämtats kommer kostnaderna för en broförbindelse mellan Öland och fastlandet att belöpa sig till minst 130 000 000 kronor. När det nu inte är möjligt att bygga en bro mellan Gotland och fastlandet, bör statsmakterna i stället genom subventionsåtgärder utjämna vissa av de nackdelar, som är en direkt följd av Gotlands geografiska läge. En jämförelse mellan kostnaden för en årlig statlig subventionering av Gotlandstrafiken — fem miljoner kronor — och kostnaderna för en broförbindelse till Öland, är ägnad att ställa den förstnämnda kostnaden i en belysning som åskådliggör proportionerna.

Dessutom erinras ofta om, att statsmakterna i andra delar av landet funnit sig böra lämna ett direkt stöd till lösningen av transportproblemen för landsdelar med isolerat kommunikationsläge. Sålunda pekas på ödesbygdsvägar, subventionering av trafiksvaga järnvägar samt de icke obetydliga årliga belopp, som statsmakterna anvisar för båttrafiken i Stockholms läns skärgård.

Gotlands godstrafikproblem torde enligt utredningens uppfattning inte kunna lösas på ett från gotländska synpunkter tillfredsställande sätt utan statliga subventionsåtgärder.

Härefter övergår utredningen till sina slutsatser beträffande olika tekniska subventionsalternativ:

Paketlösningen enligt järnvägsalternativet

Såsom framgår av kapitel XI har utredningen funnit en paketlösning enligt järnvägsalternativet vara det från de flesta synpunkter lämpligaste. De företagna undersökningarna visar, att en

statlig subvention enligt detta alternativ skulle komma att ställa sig billigast för det allmänna. Statens Järnvägar har vidare mångårig erfarenhet av godstrafik till och från Gotland, ävensom — genom den egna rederirörelse SJ bedriver — av modern och tidsenlig gods-färjetrafik. En lösning enligt järnvägsalternativet torde även underlättas av den omständigheten, att SJ redan har ett beprövat system av redovisnings- och beräkningsgrunder för framräknande av storleken av den statliga subvention, som SJ för varje budgetår erhåller för täckande av uppkommande driftunderskott på trafiksvaga järnvägslinjer.

En principlösning enligt järnvägsalternativet skulle innebära, att Statens Järnvägar genom ett beslut av statsmakterna blir ålagd, att som entreprenör och huvudman handha och ansvara för den reguljära godstrafik mellan Gotland och fastlandet, som staten förutsättes vara beredd att subventionera i syfte att åstadkomma en önskad sänkning av godstrafiktaxorna. Målsättningen för fastställande av dessa taxor bör i enlighet med det föregående vara, att kostnaderna för godsbefordran mellan Gotland och fastlandet jämföras med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd på fastlandet. För det driftunderskott, som vid en tillämpning av dylika godstrafiktaxor för Gotlandstrafiken måste uppkomma för SJ vad avser denna trafik, bör sålunda SJ erhålla ersättning av statsverket enligt samma normer, som utgår till SJ för drift av trafiksvaga järnvägslinjer.

Sedan Statens Järnvägars huvudmannaskap för den reguljära godstrafikbefordran blivit fastslagen, bör SJ inom den angivna ersättningsramen erhålla största möjliga frihet vid fullgörandet av sitt uppdrag. Det ligger dock i sakens

natur, att SJ är skyldigt att använda sig av den transportform, som ger det minsta driftunderskottet och således blir billigast för statsverket. Utredningen har utgått från att SJ träffar överenskommelse med rederi som upprätthåller reguljär godstrafik på Gotland om att ombesörja sjötransporterna för Gotlandsgodset, vari med hänsyn till de stora godsmängderna — såsom ovan framhållits — inte obetydliga kostnadsnedsättande rabatter skulle kunna utverkas förhandlingsvägen vid träffandet av transportöverenskommelser.

Gotlandstrafikutredningen har vid sina överväganden och undersökningar kommit fram till, att strävandena att rationellt utnyttja tillgängliga transportresurser och därigenom nedbringa kostnaderna till ett acceptabelt minimum, nödvändiggör en koncentrerings av sjötransporterna till en nordlig trafikled. Skulle emellertid Statens Järnvägar finna, att det inom ramen för det av utredningen beräknade subventionsbeloppet — fem miljoner kronor — är möjligt att upprätthålla trafiken även på en sydlig led, nämligen mellan Oskarshamn eller Västervik och Gotland, bör självfallet detta hälsas med tillfredsställelse. Det skulle tillmötesgå ett från gotländsk sida ofta uttalat önskemål, som utredningen emellertid enligt sina kalkyler inte funnit sig kunna tillgodose vid sina strävanden att genom en rationell resursanvändning nedbringa statsstödet till ett absolut ofrånkomligt minimum för uppnående av tariffparitet mellan Gotlandstransporter och fastlandstransporter. Möjligen kan här Statens Järnvägars interna bedömning av trafikflödet och belastningen på olika sträckor fälla ett annat utslag, så att inom det givna totalbeloppet för ersättningen från staten, interna vinster i trafikdirigeringen till lands balanserar kostnadskonsekvenserna av sjötransporternas

uppdelning på en nordlig och en sydlig led.

En annan möjlighet, som utredningen diskuterat, är att Statens Järnvägar för sjötransporterna av Gotlandsgodset måhända skulle kunna utbygga sin egen rederirörelse till att omfatta jämväl godstrafikrörelse på Gotland. För att uppnå ett så rationellt utnyttjande av tonnaget som möjligt, vore det väl i så fall inte otänkbart, att söka åstadkomma viss samordning med den godsfärjetrafik, som SJ under år 1967 har öppnat mellan Värtan och Nådendal utanför Åbo i Finland. Den omständigheten, att sistnämnda godstrafikförbindelse är en tåg-färjeförbindelse och att en godsfärjetrafik på Gotland måste upprätthållas med godsfärjor byggda att transportera semitrailers och andra fordon i en modern roll on-roll off godstrafik, torde inte i och för sig vara ägnad att försvåra en dylik samordning.

Statsrederialternativet

I kapitel X har utredningen redogjort för alternativet med ett samhällsägt rederi. Såsom framgår av kapitlet har detta alternativ förkastats av företagsekonomiska skäl. Enär nuvarande godstrafikvolym är otillräcklig, torde ett samhällsägt rederi inte kunnat göras ekonomiskt bärkraftigt ens med en tillämpning av nuvarande godstrafiktaxor. Detta skulle givetvis medföra ett ökat behov av subventioner från det allmännas sida.

Vid en subventionering av godstrafiken skulle det samhällsägda rederiet genom sina lägre godstrafiktaxor förskaffa sig en monopolställning beträffande godstrafiken till och från Gotland. En direkt följd av att annat rederi — som bedriver trafik på Gotland — frånhändes det ekonomiska underlag, som de under ett räkenskapsår relativt jämnt

inflytande fraktintäkterna utgör, måste — såvitt kan bedömas — bli, att taxorna för persontrafiken måste höjas avsevärt. En annan negativ följd kan befaras bli, att konkurrerande rederi endast kommer att anse det ekonomiskt försvarbart, att upprätthålla persontrafiken under den inkomstgivande turistsäsongen — eller möjligen under hela sommarhalvåret — och därför låter »chartra ut» sina fartyg under den övriga delen av året. Detta skulle medföra, att det samhällsägda rederiet — även om det tillskapats enbart för att ombesörja godstrafiken — inte skulle kunna komma ifrån sitt ansvar att, under den tid då annan reguljär sjöförbindelse saknas, upprätthålla jämväl persontrafik mellan Gotland och fastlandet. En dylik utveckling torde vara ägnad att ytterligare försämra den ekonomiska bärkraften hos det ifrågasatta samhällsägda rederiet. En kalkyl beträffande kostnaderna för igångsättande av ett samhällsägt rederi kan vid sådant förhållande inte undgå att ta erforderlig hänsyn jämväl till möjligheten av här antydda utveckling.

Ett sätt att bredda trafikunderlaget för ett samhällsägt rederi skulle givetvis vara, att staten förvärvade aktierna i det rederi, som sedan någon tid ensam bedriver reguljär trafik på Gotland d. v. s. Rederi AB Gotland. Då det emellertid även i framtiden — enär någon koncessionering för sjötrafiken inte råder — finns möjlighet för rederier som så önskar, att öppna rederirörelse för trafikering på Gotland är det inte osannolikt, att ett på nyssnämnt sätt bredat trafikunderlag framdeles åter kan minskas, genom att ett eller flera rederier upptar en trafik på Gotland, som konkurrerar med det samhällsägda rederiet. Ett statligt förvärv av Rederi AB Gotland innebär sålunda inte någon konstruktiv lösning på här berörda problem.

Ett samhällsägt rederi skulle — förutom engångskostnaden för en statlig kapitalinvestering och årlig täckning av de nu nämnda särskilda förlustriskerna — erfordra ett löpande årligt bidrag, för att rederiets taxor skulle kunna avpassas så, att de totala transportkostnaderna till och från Gotland blir jämförbara med transporten av motsvarande längd på fastlandet, försåvitt avsikten vore, att Gotlands jämställdhet med fastlandet i godstransporthänseende helt skulle åvägabringas genom en nedjustering av båttaxan. Jämförelsenormen finge i så fall bli kostnaderna för genomgående landsvägstransporter av motsvarande längd på fastlandet och inte — såsom i järnvägsalternativet — en genomgående SJ-taxa.

Detta alternativ medger fri konkurrens för de olika lasttrafikbilföretagen och för individuella biltransporter och innebär i det avseendet ett enkelt system. Men å andra sidan skapar det inte något incitament till den samlastning och samordning av den bilburna godstrafiken, som medför den mest rationella resursanvändningen och därigenom den minsta möjliga biltransportkostnaden. I motsvarande mån måste därför den kompensande nedsättningen av båttaxorna bli högre än vid en samordnad paketlösning enligt järnvägsalternativet. Över huvud har utredningens uppskattningar enligt detta alternativ utmynnat i en större subventionskostnad än vid en paketlösning enligt järnvägsalternativet, varför utredningen inte vill förordna en sådan lösning.

Privatrederialternativet

Vid sidan av alternativet med ett samhällsägt rederi, kan också diskuteras ett alternativ, där så stora subventioner lämnas till det privatrederi, som upp-

rätthåller godstrafik till och från Gotland, att därigenom i taxehänseende likställighet ernås mellan Gotlandstrafiken och godstransportkostnaderna per bil å fastlandet. En sådan principlösning skulle innebära, att statsmakterna träffar ett subventionsavtal med nyssnämnda rederi. En förutsättning för ett sådant subventionsavtal måste enligt utredningens uppfattning vara, att garantier föreligger för att den subventionerade godstrafiken bedrivs på ett ur företagsekonomisk synvinkel effektivast möjliga sätt, bland annat med avseende på ett rationellt utnyttjande av förefintliga resurser i fråga om tonnage.

Vad som sagts beträffande ett subventionerat samhällsägt rederi i fråga om svårigheterna att uppnå ett maximalt utnyttjande av biltransportresurserna samt rörande behovet av ett större subventionsbelopp än enligt järnvägsalternativet, äger också tillämpning beträffande alternativet med en subventionering av privatrederi. Mot en direkt statlig subventionering av ett privatrederi talar vidare den omständigheten, att en dylik subventioneringsform torde förutsätta en omfattande insyn i och kontroll av vederbörande rederi. En dylik kontroll skulle vara omständlig och betungande att utöva och — sett från rederiets synpunkt — verka hämmande på dess handlingsfrihet. Utredningen har därför inte funnit sig böra rekommendera detta alternativ.

En pakelösning enligt lasttrafikbilalternativet

En direkt parallell till paketlösningen enligt järnvägsalternativet vore ett subventionsavtal mellan ett lasttrafikbilföretag eller speditjonsföretag eller en grupp av sådana, enligt vilket företaget eller företagsgruppen åtar sig att utföra

samtliga godstransporter mellan Gotland och fastlandet till en fixerad genomgångstaxa, motsvarande förhållandena på fastlandet vid samma transportavstånd, mot det att staten härför betalar en fixerad årlig totalersättning. Härvid skulle företaget eller företagsgruppen tjänstgöra såsom huvudman och totalentreprenör och i sin tur träffa avtal om båttaxor och hamnavgifter enligt principerna i järnvägsalternativet. Samma förutsättningar, som diskuterats i samband med järnvägsalternativet, skulle därvid gälla i fråga om ett rationellt utnyttjande av sjötransportkapaciteten och en effektiv transportsamordning. I vissa avseenden skulle detta vara ett smidigt system för befraktarna, men det skulle å andra sidan erfordra en omfattande insyn i och kontroll av företagen och ett invecklat maskineri för att i det långa loppet följa utvecklingen av de olika kostnadselementen och skaffa underlag för en bedömning av uppkommande frågor om ändrade taxesättningar och framtida justeringar av de statliga ersättningsbeloppen. Bortsett från detta har utredningen inte funnit förutsättningar föreliggande, att vid detta alternativ ernås en lösning inom ramen för det framräknade subventionsbeloppet av fem miljoner kronor.

Individuella fraktnedsättningsbidrag

Såsom alternativ till paketlösningar och andra kollektiva subventioneringsmetoder, framstår ett system med en individuell subventionering i form av fraktnedsättningsbidrag per ton gods. Den tidigare beräknade totalsumman om fem miljoner kronor i statligt stöd, finge därvid slås ut på den samlade mängden transporterat gods. Härmed erhålles fullständig frihet i fråga om val av transportväg och transportsätt. Emellertid

blir då konsekvensen, att man frångår principen om likställighet i fråga om transportkostnad mellan Gotlandstrafiken och fastlandstrafiken, eftersom man inte längre får ett optimalt utnyttjande av transportkapaciteten och en samordning av transportarbetet. Resultatet skulle bli en relativt obetydlig sänkning av de faktiska transportkostnaderna per volyms- eller viktenhet och en samhälls-ekonomiskt otillfredsställande användning av tillgängliga transportresurser.

Olika hamnalternativ

Utredningen har, som i det föregående i flera sammanhang berörts, grundat sina kostnadsberäkningar och kalkyler av erforderligt statligt ekonomiskt stöd på antagandet, att endast *en* trafikled till sjöss skall utnyttjas, nämligen den nordliga leden Nynäshamn—Visby. Från gotländskt håll har önskemål framförts om, att subventioneringen jämväl skulle omfatta en *sydlig* led från Oskarshamn eller Västervik till Visby. För sin del har Gotlandstrafikutredningen inte ansett sig kunna förorda, att det statliga stödet bestämmes till det högre belopp, som skulle erfordras, om trafiken baseras på två leder. Däremot har utredningen klart angivit, att enligt järnvägsalternativet Statens Järnvägar bör vara oförhindrade, att inom ramen för det framräknade subventionsbeloppet på fem miljoner kronor även utnyttja en sydlig led, därest SJ skulle finna detta företagsekonomiskt befogat.

Härutöver vill utredningen peka på möjligheten av, att den statligt subventionerade trafiken tillåtes omfatta båda lederna, på villkor att den ursprungliga målsättningen överges och en i motsvarande mån högre transportkostnad än enligt utredningens förslag accepteras av det gotländska näringslivet. Innebör-

den härav är alltså, att jämställdheten med transportkostnaderna på fastlandet inte skulle bli fullständig. En minskning av den nuvarande differensen skulle dock erhållas. Här föreligger således ett avvägningsproblem inom den av utredningen framräknade subventioneringsramen: *en* led med jämställdhet eller *två* leder med inte full jämställdhet.

När det gäller frågan om en eller flera *nordliga* leder har utredningen redan tidigare anført, att hinder inte bör resas mot att ett rederiföretag upprätthåller godstrafik baserad på mer än en hamn inom Stockholmsområdet, därest det från företagsekonomiska synpunkter skulle vara förmånligt. Däremot kan utredningen inte gärna tänka sig, att i ett subventionssystem flera rederier under inbördes konkurrens upprätthåller gods- trafikförbindelser på en eller flera *nordliga* leder. En dylik konkurrens skulle sannolikt vara ägnad att på kortare sikt medföra en prisstegringsdämpande effekt, vad avser taxesättningen för godstrafiken. Men den omständigheten, att godstrafikvolymen inte kan anses tillräcklig för en uppdelning på flera rederier, medför bland annat, att rederiernas tonnage inte torde kunna bli utnyttjat på det mest rationella sättet. Då det inte kan anses skäligt, att persontrafiken skulle få bära kostnader, som hänför sig till godstrafiken, måste den otillräckliga godstrafikvolymen i längden få negativa återverkningar på de olika rederiernas driftsresultat, vilket torde komma att efter hand påverka storleken av en erforderlig fortsatt statlig subventionering av godstrafiken på Gotland, när efter hand justeringar av de årliga subventionsbeloppen aktualiseras.

I fråga om *angöringshamn på Gotland* har utredningen förutsatt, att Visby kommer att utnyttjas. Representanter för hamnintressena i Klintehamn och

Kapellshamn har inför utredningen uttryckt oro för att dessa två hamnar — som hittills också varit utgångspunkter för reguljär godstrafik mellan fastlandet och Gotland — vid en subventionering av trafiken skulle bli utspelade och berövas sina möjligheter att få avkastning på gjorda investeringar. Gentemot detta kan Gotlandstrafikutredningen endast genmäla, att den vid sina kostnadsberäkningar utgått från en koncentrerad sjötrafik mellan Nynäshamn och Visby. Skulle vederbörande rederiföretag i stället vilja utnyttja andra hamnar på Gotland eller angöra mer än en hamn där, därest detta anses företagsekonomiskt motiverat och inte rubbar grunderna för den taxesättning som utredningen räknat med, är detta en sak som faller utanför den problematik som täckes av utredningsuppdraget. Något extra hänsynstagande till konkurrensen mellan olika Gotlandshamnar har emellertid utredningen inte ansett sig kunna inrymma i sina kostnadsberäkningar och subventionskalkyler.

Kapitaltjänstkostnaderna för Visby hamn

Såsom framhållits i kapitlet om hamntaxor för Gotlandstrafiken, måste Visby hamns möjligheter att under någon längre tidsperiod behålla de nyligen fastställda lägre hamnavgifterna, bedömas såsom små med hänsyn till hamnens stora fasta kostnader. Det är framför allt de förhållandevis stora kapitaltjänstkostnaderna för den s. k. hamnstationen, som har denna negativa effekt. För år 1966 uppgår hamnens totala kapitaltjänstkostnader till cirka 600 000 kronor, varav cirka 185 000 kronor belöper sig på hamnstationen. De totala anläggningskostnaderna för hamnstationen uppgår till cirka 2,5 miljoner kronor.

Enligt gjorda beräkningar skulle ett statligt engångsbidrag med en tredjedel av ovannämnda anläggningskostnader för hamnstationen, medföra en sänkning av de fasta kostnaderna med cirka 60 000 kronor om året. En dylik sänkning skulle göra det möjligt för Visby hamn att bibehålla de nya lägre taxorna oförändrade under en längre tidsperiod. Utredningen har i kapitel V omnämnt, att Visby stad redan tidigare har ansökt hos Kungl. Maj:t om ett statligt engångsbidrag för hamnstationen. Ställning till detta ärende har ännu inte fattats av statsmakterna. Med hänsyn till vad ovan anförts, måste det enligt utredningens uppfattning bedömas såsom angeläget, att ett engångsbidrag uppgående till minst en tredjedel av här berörd anläggningskostnad beviljas.

Sammanfattning

Utredningen har undersökt skäligheten i de taxor och avgifter, som uttas i de olika transportleden mellan Gotland och fastlandet, varigenom utredningen kommit fram till en bas för de företagsökonomiskt rimliga transportkostnaderna. På grundval härav har utredningen uppställt vissa alternativa principlösningar, genom vilkas realiserande den eftersträfvade sänkningen av transportkostnaderna i Gotlandstrafiken skulle kunna ernås. De olika alternativen har närmare analyserats, främst ur kostnadsynvinkel. Utredningen har därvid funnat, att en paketlösning enligt det s. k. järnvägsalternativet är den från de flesta synpunkter lämpligaste. De av utredningen gjorda och av SJ granskade och godkända beräkningarna beträffande storleken av en erforderlig statlig subventionering har klart visat, att detta alternativ skulle ställa sig billigast för det allmänna. Denna principlösning

har dessutom den fördelen, att den smidigt ansluter sig till en redan befintlig form för beräkning av statliga subventionsåtgärder.

Därest statsmakterna önskar lämna sådant ekonomiskt stöd åt Gotlandstrafiken, att kostnaderna för godsbefordran mellan Gotland och fastlandet i enlighet med synpunkterna vid riksdagsbehandlingen år 1963 i huvudsak blir lika med kostnaderna på fastlandet för transport per järnväg, rekommenderar Gotlandstrafikutredningen alltså, att Statens

Järnvägar ålägges att ombesörja gods-
trafiken till och från Gotland enligt dessa taxenormer mot en årlig ersättning med ett belopp av för närvarande cirka fem miljoner kronor för täckning av det driftunderskott, som därvid kan beräknas uppkomma. Därutöver förordar utredningen, att Visby hamn erhåller ett statligt engångsbidrag uppgående till minst en tredjedel av anläggningskostnaderna på 2,5 miljoner kronor för hamnstationen i Visby.

Kapitel 10. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.1. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.2. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.3. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.4. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.5. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.6. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.7. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.8. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.9. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.10. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.11. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.12. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.13. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.14. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.15. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.16. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.17. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.18. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.19. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.20. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.21. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.22. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.23. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.24. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.25. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.26. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.27. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.28. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.29. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.30. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.31. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.32. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.33. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.34. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.35. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.36. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.37. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.38. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.39. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.40. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.41. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.42. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.43. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.44. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.45. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.46. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.47. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.48. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.49. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.50. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.51. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.52. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.53. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.54. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.55. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.56. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.57. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.58. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.59. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.60. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.61. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.62. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.63. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.64. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.65. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.66. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.67. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.68. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.69. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.70. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.71. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.72. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.73. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.74. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.75. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.76. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.77. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.78. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.79. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.80. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.81. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.82. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.83. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.84. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.85. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.86. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.87. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.88. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.89. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.90. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.91. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.92. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.93. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.94. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.95. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.96. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.97. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.98. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
10.99. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken
11.00. Statens ansvar för järnvägs-
trafiken

Yttrande av utredningens experter

Utgångspunkten för utredningens arbete har varit behandlingen vid 1963 års höstriksdag av motionerna I: 816 och II: 988, i vilka yrkades, att målet för den statliga trafikpolitiken ifråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet skulle vara, att staten i den utsträckning, som blir behövlig, skall lämna ekonomiskt stöd åt Gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd. Sammansatta stats- och tredje lagutskottet fann de i motionerna framförda synpunkterna värda beaktande och hemställde att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle giva tillkänna vad utskottet sålunda anfört rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet, vilket också blev riksdagens beslut.

Utredningen har av skilda orsaker begränsat sitt arbete till att omfatta enbart godstrafiken men föreslår, att en utredning angående persontrafiken bör verkställas i särskild ordning.

Utredningens förslag ifråga om godstrafiken innebär, att kostnaderna för godstransport mellan Gotland och fastlandet i enlighet med synpunkterna vid riksdagsbehandlingen år 1963 skulle bli lika med kostnaderna på fastlandet för transport per järnväg på sträckor av motsvarande längd. Förslaget innebär vidare att Statens Järnvägar skall åläg-

gas att ombesörja godstrafiken till och från Gotland enligt dessa taxenormer mot en årlig ersättning med ett belopp av för närvarande cirka fem miljoner kronor för täckning av det driftsunderskott, som därvid beräknas uppstå.

Vid sina kostnadsberäkningar och kalkyler har utredningen utgått från att endast *en* trafikled till sjöss skall anlitas, nämligen leden Visby—Nynäshamn men att SJ skulle vara oförhindrat att använda en sydlig led — Oskarshamn eller Västervik — till Visby, om SJ fann detta företagsekonomiskt möjligt inom ramen för det framräknade subventionsbeloppet av fem miljoner kronor. På liknande villkor skulle även andra hamnar på Gotland än Visby kunna komma ifråga som angoringshamnar för godstransporterna.

Utredningens förslag tillgodoser endast den ena hälften av yrkandena i de ovannämnda motionerna vid 1963 års höstriksdag, nämligen paritet mellan taxorna för godsbefordran mellan Gotland och fastlandet och taxorna för godsbefordran per järnväg på fastlandet på sträckor av motsvarande längd och med likvärdig trafikstandard. Det är ett livsviktigt gotländskt intresse att en tillfredsställande godstransportförsörjning till lägsta möjliga trafikknästnad snarast möjligt kommer till stånd. De höga taxorna för godsbefordran mellan Gotland och fastlandet utgör en faktor med starkt negativ verkan ifråga om det gotländska näringslivets utveckling.

Utredningens förslag att Statens Järnvägar skall åläggas att ombesörja gods- trafikerna till och från Gotland och att SJ skall erhålla ersättning för de driftsunderskott, som väntas uppstå på grund av tillämpningen av paritet mellan taxorna för sjö- och järnvägstransport, synes i nuvarande läge erbjuda den bästa möjligheten att lösa transportkostnadsproblemen i Gotlandstrafiken på ett tillfredsställande sätt. Det är av väsentlig betydelse för Gotland att detta förslag snarast möjligt genomföres. Vi vill emellertid understryka, att det framräknade subventionsbeloppet, något mer än fem miljoner kronor, inte får uppfattas som en ram, som inte får över-skridas på annat sätt än med hänsyn till förändringar av penningvärdet. Summan måste vara flexibel och möjlig att ändra med hänsyn till bland annat förändringar av godsets volym och struktur, vilket också utredningen antyder.

Den statliga subventioneringen av Gotlandstrafiken kan emellertid inte begränsas till att gälla enbart godstrafiken. Det är lika nödvändigt att staten bidrar till att sänka biljettkostnaderna i persontrafiken mellan Gotland och fastlandet, såväl vad beträffar båttrafiken som flygtrafiken, samt kostnaderna för överföring av personbilar. Först när man fått en samlad bild av hela Gotlandstrafiken, godsbefordran likaväl som personbefordran till sjöss och i luften samt överföringen av personbilar kan man bedöma hur stora ekonomiska insatser staten årligen bör göra för att kostnaderna för Gotlandstrafiken skall kunna bringas i nivå med kostnaderna för godstransporter och resor m. m. på sträckor av motsvarande längd på fastlandet. Först då blir det också möjligt att avgöra vilka trafikleder till sjöss som bör anlitas och vilka hamnar på Gotland och på fastlandet som ur olika syn-

punkter bäst lämpar sig för Gotlandstrafiken. Man måste sätta godstransporterna, överföringen av personbilar och persontrafiken i sitt sammanhang med varandra. Gör man detta är det inte alls säkert, att en koncentration av godstrafiken enbart till leden Nynäshamn—Visby är att rekommendera. Under turist-säsongen, då resandetraffiken och överföringen av personbilar med färjorna är mycket omfattande, skulle en koncentration till hamnen i Visby av stora godsmängder lätt kunna åstadkomma stora svårigheter för hela Gotlandstrafiken. En utspridning av trafiken, så att t. ex. liksom för närvarande hamnarna både i Klintehamn och Kappelshamn anlitas, kan komma att visa sig fördelaktig, även kostnadsmässigt.

Det är önskvärt, att en sådan samlad bild av Gotlandstrafiken i dess helhet snarast kan åstadkommas. Vi ansluter oss till utredningens förslag att en utredning angående persontrafiken och överföringen av personbilar skall verkställas i särskild ordning. Denna nya utredning bör tillsättas fortast möjligt men dess arbete får inte leda till uppskov med genomförandet av utredningens förslag rörande kostnaderna för godstransporterna.

Även denna föreslagna nya utredning bör som utgångspunkt för sitt arbete ha behandlingen vid 1963 års riksdag av de tidigare nämnda motionerna rörande den statliga trafikpolitiken ifråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet.

Slutligen vill vi uttala, att den fråga som aktualiserades redan år 1945 nu bör bringas till en snar lösning.

Visby den 10 juni 1967.

Per Svensson

Georg Pettersson

Ragnar Gustafsson

BILAGA 1

Folkmängden i Gotlands län (per 1.1)

År	Antal personer	År	Antal personer
1720.....	ca 19 000	1953.....	58 508
1750.....	24 281	1954.....	58 129
1810.....	32 868	1955.....	57 526
1880.....	54 668	1956.....	56 927
1900.....	52 781	1957.....	56 511
1939.....	58 532	1958.....	56 099
1945.....	59 609	1959.....	55 701
1946.....	59 566	1960.....	55 051
1947.....	58 986	1961.....	54 209
1948.....	58 696	1962.....	53 662
1949.....	58 917	1963.....	53 518
1950.....	58 946	1964.....	53 662
1951.....	59 054	1965.....	53 757
1952.....	58 854	1966.....	53 742

BILAGA 2

Folkmängdsförändringar i Gotlands kommuner under år 1966

Kommun	Levande födda	Döda	Fördelse-överskott	Inflyttade ¹	Utflyttade ¹	Inflyttnings-överskott	Folkökning (+) minskning (—)
Dalhem.....	27	21	+ 6	105	138	— 33	— 27
Fårösund.....	36	23	+ 13	130	212	— 82	— 69
Havdhem.....	27	29	— 2	68	99	— 31	— 33
Hemse.....	53	45	+ 8	188	219	— 31	— 23
Hoburg.....	9	19	— 10	74	68	+ 6	— 4
Klintehamn.....	65	46	+ 19	223	263	— 40	— 21
Ljugarn.....	28	22	+ 6	42	97	— 55	— 49
Lärbro.....	36	32	+ 4	111	133	— 22	— 18
Romakloster.....	50	59	— 9	258	360	—102	—111
Slite.....	37	31	+ 6	161	181	— 20	— 14
Stenkumla.....	28	27	+ 1	122	169	— 47	— 46
Stånga.....	29	12	+ 17	64	77	— 13	+ 4
Tingstade.....	46	42	+ 4	132	173	— 41	— 37
Visby.....	365	171	+194	1 306	984	+322	+516
Hela länet.....	836	579	+257	2 984	3 173	—189	+ 68

¹ Flyttningar mellan församlingar inom samma kommun inräknade.

BILAGA 3

Folkmängdsförändringar i Gotlands län under åren 1961—1966

År	Levande födda	Döda	Födelseöverskott	Inflyttade ¹	Utflyttade ¹	Inflyttningsöverskott	Folkökning (+) Folkminskning (—)
1961.....	749	615	+134	2 757	3 426	—669	—535
1962.....	790	640	+150	2 934	3 259	—325	—175
1963.....	820	640	+180	3 101	3 129	— 28	+152
1964.....	892	653	+239	2 875	3 053	—178	+61
1965.....	839	618	+221	3 146	3 389	—236	— 15
1966.....	836	579	+257	2 984	3 173	—189	+ 68

¹ Flyttningar mellan församlingar inom samma kommun inräknade. Omflyttningen över länsgränsen under åren 1961—1965 uppgick genomsnittligt till 1 170 inflyttade och 1 450 utflyttade per år.

BILAGA 4

Folkmängden i Gotlands kommuner vid slutet av åren 1965 och 1966

Kommun	Folkmängd		Förändring år 1966 + eller —	
	31.12.1965	31.12.1966	Antal	%
Dalhem.....	2 334	2 307	— 27	—1,2
Fårösund.....	2 752	2 683	— 69	—2,5
Haydhem.....	2 192	2 159	— 33	—1,5
Hemse.....	3 525	3 502	— 23	—0,7
Hoburg.....	1 427	1 423	— 4	—0,3
Klintehamn.....	4 213	4 192	— 21	—0,5
Ljugarn.....	2 094	2 045	— 49	—2,3
Lärbro.....	2 283	2 265	— 18	—0,8
Romakloster.....	5 098	4 987	—111	—2,2
Slite.....	2 553	2 539	— 14	—0,6
Stenkumla.....	2 839	2 793	— 46	—1,6
Stånga.....	1 825	1 829	+ 4	+0,2
Tingståde.....	3 204	3 167	— 37	—1,2
Visby.....	17 403	17 919	+516	+3,0
Hela länet.....	53 742	53 810	+ 68	+0,1

BILAGA 5

Godskvantiteter¹ till och från Gotland via öns hamnar år 1965

Källa: Statistiska Centralbyråns hamnstatistik för år 1965.

Hamn	Till Gotland ton	Från Gotland ton	Summa ton
Ahr.....	—	100 600	100 600
Burgsvik.....	3 801	2 275	6 076
Furillen.....	—	217 191	217 191
Kappelshamn.....	7 076	6 971	14 047
Fårösund.....	1 120	45	1 165
Katthammarsvik.....	784	—	784
Klintehamn.....	44 598	39 300	83 898
Ljugarn.....	2 563	—	2 563
Rone.....	20 533	11 366	31 899
Slite lanthamn.....	19 824	23 580	43 404
Slite lastageplats.....	123 795	660 237	784 032
Strå.....	—	1 646	1 646
Storugns.....	—	1 059 953	1 059 953
Summa	224 094	2 123 164	2 347 285
Visby.....	190 115	71 572	261 687
Summa sum	414 209	2 194 736	2 608 945

¹ Exklusive vikten av bussar, lastbilar, personbilar och släpvagnar (trailers) i trafik.

BILAGA 6

De mest frekventa varuslagen till och från Gotlands hamnar år 1964
m. m.

A. Till Gotland

	Från inrikes ort	Från utrikes ort	Summa in- och utrikes
1. Oljor, bensin.....	73 700	52 000	125 700 ton
2. Gödning.....	40 000	16 800	56 800 ton
3. Stenkol, koks.....	2 400	36 000	38 400 ton
4. Gipssten, dolomit.....	—	20 700	20 700 ton
5. Fodermedel.....	12 900	2 400	15 300 ton
6. Halvfabrikat av järn.....	6 500	—	6 500 ton
7. Spannmål.....	5 200	800	6 000 ton
8. Kalciumklorid.....	3 900	—	3 900 ton
Summa	144 600	128 700	273 300 ton
Total godsmängd ¹	240 100	136 100	376 200 ton
varav färjegods.....	39 200	—	39 200 ton
Antal personbilar och bussar i trafik....	28 340	576	28 916 st
Antal lastbilar, släpvagnar (trailers) i trafik.....	4 890	—	4 890 st

B. Från Gotland

	Till inrikes ort	Till utrikes ort	Summa in- och utrikes
1. Kalksten.....	1 392 200	—	1 392 200 ton
2. Cement.....	480 700	12 600	493 300 ton
3. Virke, obearbetat och sågat.....	5 800	35 100	40 900 ton
4. Spannmål.....	17 200	700	17 900 ton
5. Socker.....	14 200	—	14 200 ton
6. Köksväxter (potatis).....	6 200	—	6 200 ton
7. Oljefrö.....	5 800	400	6 200 ton
8. Metallsrot.....	3 900	—	3 900 ton
Summa	1 926 000	48 800	1 974 800 ton
Total godsmängd ¹	1 973 700	52 200	2 025 900 ton
varav färjegods.....	30 600	—	30 600 ton
Antal personbilar och bussar i trafik....	27 136	431	27 567 st
Antal lastbilar och släpvagnar (trailers) i trafik.....	4 677	3	4 680 st

¹ Exklusive vikten av bussar, lastbilar personbilar och släpvagnar (trailers) i trafik.

BILAGA 7

Jämförelse mellan hamntaxor på vissa orter för sådana godsslag som är mest frekventa i Gotlandstrafiken
(ej samtrafikgods.)

Uppgifterna avser taxor gällande 1.1.1965.

Godsslag	Visby	Gotlands lant- hamnar	Oskarshamn ¹		Oxelösund		Norrköping		Nynäs- hamn	Stockholm (endast ankommande gods)	Västervik
			Ej bilb	Bilb	Ej bilb	Bilb	Ej bilb	Bilb			
Hamnavgift i öre per 100 kg											
A. <i>Linsmedel m m</i>											
Kött och fläsk.....	30	30	ank 20 avg 25	30	40	20	20	20	30	40	ank 20 avg 25
Fisk, färsk.....	10 ²	10 ²	ank 35 avg 15	30	20	20	20	20	20	12	18
Ost.....	50	40	30	30	10	20	20	20	35	48	30
Smör (inkl margarin).....	25	25	30	30	10	10	20	20	35	48	30
Ägg.....	40	30	30	30	10	10	20	20	35	48	30
Frukt, färsk.....	50	50	ank 30 avg 20	30	20	20	13	20	40	48	ank 30
Kaffe, te.....	150 ³	150 ³	ank 40 avg 20	30	20	20	33 ⁴	20	48 ⁵	48	ank 40 avg 20
Spannmål.....	4 ⁶	4 ⁶	10	30	10	10	5 ⁷	20	8	8	10
Oljeväxtfrö.....	5	5	10	30	20	20	17	20	20	24	10
Konserver (kött, fisk, grönsaker).....	ank 60 avg 20	ank 60 avg 15	ank 30 avg 20	30	30	20	33	20	48	48	20 ⁸
Socker.....	ank 50 ⁹ avg 15 ⁹	ank 50 ⁹ avg 15 ⁹	20	30	20	20	13	20	40	40	20

Godslag	Visby	Gotlands lant-hammar	Oskarshamn ¹		Oxelösund		Norrtälje		Nynäs-hamn	Stockholm (endast ankommande gods)	Västervik	
			Ej bilb	Bilb	Ej bilb	Bilb	Ej bilb	Bilb			Ej bilb	Bilb
Mjöl.....	9	9	30	30	30	20	7	20	48	48	ank 30 avg 20	30
Mineralvatten.....	50	50	ank 50 avg 20	30	30	20	30	20	50	72 ¹⁰	ank 50 avg 20	30
Läskedrycker.....	100	100	ank 50 avg 20	30	30	20	35 ¹¹	20	50	72	ank 50 avg 20	30
Öl.....	300 ¹²	300 ¹²	ank 50 avg 20	30	30	20	35	20	125	72	ank 50 avg 20	30
Sprit och vin.....	4	3—4	ank 8-30 avg 8-25	30	10—20	10—20	4	20	10—50	12—48	ank 8-30 avg 8-25	30
Rotfrukter.....	4	4	10	5	5	5	7	20	8	8	10	30
Salt.....	53	52	25	30	21	17	19	20	40	42	23	30
Medelhamnavgift för ovanstående 17 godslag:												

Bilb = bilburen trafik. Ej bilb = ej bilburen trafik

1) Om den ordinarie hamnavgiften är lägre än 30 öre per 100 kg, erlägges även för bilburet gods den lägre hamnavgiften, under förutsättning att godsets art styrkes vid debiteringen.

- 2) För öl och lax
100 öre per 100 kg.
200 öre per 100 kg.
- 3) För te
50 öre per 100 kg.
- 4) För te
72 öre per 100 kg.
- 5) För te
9 öre per 100 kg.
- 6) För malen spannmål
5 öre per 100 kg.
- 7) För malen spannmål
30 öre per 100 kg.
- 8) För grönsaker
6 öre per 100 kg.
- 9) För oraffinerat socker
24 öre per 100 kg.
- 10) För mineralvatten
20 öre per 100 kg.
- 11) För öl på fat
200 öre per 100 kg.
- 12) För brännvin

<i>B. Övrigt gods</i>												
Betongarbeten	10	10	ank 15 avg 10	30	8	13	20	12	12	ank 15 avg 10	30	
Fodervaror	10	8	12	30	10	8	20	12	12	12	30	
Cement	1,6	1,6	10	30	5	7	20	10	12	10	30	
Gödnings	6	6	ank 10 avg 520	30	5 ¹³	8	20	10	12	ank 10	30	
Järn- och stålvaror	10-40	10-40	10-40	30	4-10	7-26	20	24	16-40	avg 5 10-20	30	
Järnskröt	5	5	6	30	4	4	20	5	4	6	30	
Kol och koks	3-4	2,5-3	10	30	5	3,9	20	4	9	10	30	
Brännolja, bensin, fotogen	15-45	12-40	ank 23-4 avg 15	30	15-20	20	20	30-40	15-60	ank 23-35 avg 15 -20	30	
Gipssten m m	5	5	6	30	3	3	20	5	8	6	30	
Sten, oarbetad	1,2	1,2	6	30	3	3	20	5	8	6	30	
Kalkstensmjöl	1	1	6	30	3	4	20	5	8	5	30	
Trävaror, bearb.	10	10	ank 12 avg 10	30	7	3,4	20	6,4	4	10	30	
Trävaror, oarbetade	7,4	7,4	ank 10 -12	30	6	2,6	20	6	4	10	30	
Maskingods	40	40	avg 10 ank 30 avg 15	30	20	26	20	35	40	ank 30 avg 15	30	
Medelhamnavgift för ovan- stående 14 godsslag:	11	10	12	30	7	8	20	13	14	11	30	

13) För annat gödningsmedel än superfosfat 10 öre per 100 kg (endast vid ank. trafik)

BILAGA 8

Medelbelastningen per fordon för bilburen godstrafik med färjor över vissa inländska hamnar år 1965

Källa: Statistiska Centralbyråns hamnstatistik för år 1965

	Antal fordon st	Godsmängd ton	Medellast per fordon ton	Antal fordon st	Godsmängd ton	Medellast per fordon ton
1. Norrtälje.....	A. Till Finland 5 739 67 227 11,7			B. Från Finland 5 987 65 948 11,0		
2. Kalmar.....	A. Till Öland 17 209 56 660 3,3			B. Från Öland 17 216 74 687 4,3		
3. Nynäshamn.....	A. Till Gotland 3 233 20 974 6,5			B. Från Gotland 3 272 17 810 5,4		
4. Oxelösund.....	1 083	1 045	1,0	1 178	862	0,7
5. Västervik.....	449	993	2,2	379	604	1,6
6. Södertälje.....	802	5 206	6,5	707	4 690	6,6
7. Oskarshamn.....	2 446	12 059	4,9	2 118	6 510	3,1
8. Kappelshamn.....	809	5 922	7,3	789	6 007	7,6
9. Klintehamn.....	1 620	10 246	6,3	1 824	6 928	3,8
10. Visby.....	4 412	27 479	6,2	4 102	20 138	5,0
<i>Medeltal för hela Gotland</i>	A. Till Gotland 6 841 43 647 6,4			B. Från Gotland 6 715 33 073 4,9		

Medelbelastning per fordon för såväl ankommande som avgående trafik till Gotland: 5,66 ton.

BILAGA 9

Rederi AB Gotlands trafik år 1965

	Till Gotland ton	Från Gotland ton
A. Godstrafik		
1. Linjen Sthlm—Visby—Sthlm (m/s Gute)	15 300	8 800
2. Linjen Nynäshamn—Visby—Nynäshamn	28 100	18 200
3. Linjen Oskarshamn—Visby—Oskarshamn.....	4 200	900
4. Linjen Västervik—Visby—Västervik...	4 000	900
Summa	51 600	28 800
	Summa sum 80 400 ton	
Anm. Vikten av personbilar, lastbilar, släpvagnar och trailers i trafik ingår inte i de angivna siffrorna.		
B. Lastbilar, släpvagnar och trailers i trafik, antal fordon		
1. Linjen Nynäshamn—Visby—Nynäshamn.....	3 275 st	3 145 st
2. Linjen Oskarshamn—Visby—Oskarshamn.....	772 »	532 »
3. Linjen Västervik—Visby—Västervik...	394 »	358 »
Summa	4 441 st	4 035 st
	Summa sum 8 476 st	
C. Personbilar medförda av resande och bussar i trafik, antal fordon		
1. Linjen Nynäshamn—Visby—Nynäshamn.....	13 273 st	12 342 st
2. Linjen Oskarshamn—Visby—Oskarshamn.....	5 388 »	5 573 »
3. Linjen Västervik—Visby—Västervik...	5 212 »	5 377 »
Summa	23 873 st	23 292 st
	Summa sum 47 165 st	
D. Persontrafik, antal resande		
1. Linjen Nynäshamn—Visby—Nynäshamn.....	82 318 st	79 546 st
2. Linjen Oskarshamn—Visby—Oskarshamn.....	19 795 »	22 319 »
3. Linjen Västervik—Visby—Västervik...	21 204 »	21 050 »
Summa	123 317 st	122 915 st
	Summa sum 246 232 st	

BILAGA 10

Rederi AB Gotlands godstrafik med m/s Gute

Källa: Rederi AB Gotlands manifest för m/s Gute

Månad	Total kvantitet (verklig vikt) kg	härav			Antal sändn. st	härav		Medelvikt per sändning		Procentuell fördelning		
		Vagnlast-gods-	Styckegods			Vagnlast-gods	Styckegods		Vagnlast-gods kg	Stycke-gods kg	Vagnlast-gods	Stycke-gods
			varav färskv.	varav färskv.								
<i>A. Sträckan Visby — Stockholm</i>												
Nov. 1964	1 369 804	1 269 281	100 523	8 422	494	88	406	82	14 424	248	93%	7%
Febr. 1965	913 366	863 297	50 069	4 239	263	55	208	36	15 696	241	95%	5%
Maj 1965	734 171	653 218	80 953	6 611	293	52	241	25	12 562	336	89%	11%
Juli 1965	198 018	154 370	43 668	1	212	14	198	1	11 026	221	78%	22%
<i>B. Sträckan Stockholm — Visby</i>												
Nov. 1964	1 471 558	1 070 902	400 656	16 526	1 321	104	1 217	53	10 297	329	73%	27%
Febr. 1965	1 181 020	911 954	269 066	17 564	927	90	837	34	10 433	321	77%	23%
Maj 1965	1 272 390	913 928	358 462	16 393	1 271	97	1 174	50	9 422	305	72%	28%
Juli 1965	1 053 313	732 339	320 974	1	1 135	86	1 049	1	8 516	306	70%	30%

¹ Uppgift saknas.

Anm. Som vagnlastgods har räknats alla sändningar om minst 5 ton samt sådana styckegods-sändningar, där taxering enligt SJ vagnlasttarifer medfört en lägre fraktkostnad än tillämplig styckegods-tariff.

BILAGA 11

Rederi AB Nordö trafik år 1965

	Till Gotland ton	Från Gotland ton
<i>A. Godstrafik</i>		
1. Linjen Södertälje-Kappelshamn-Södertälje .	7.100	5.300
2. Linjen Oskarshamn-Klintehamn-Oskars- hamn.....	10.200	6.600
Anm. Vikten av personbilar, lastbilar, släpvagnar och trailers i trafik ingår <i>inte</i> i de angivna siffrorna.		
<i>B. Lastbilar, släpvagnar och trailers i trafik, antal fordon</i>		
1. Linjen Södertälje-Kappelshamn-Södertälje .	826 st	789 st
2. Linjen Oskarshamn-Klintehamn-Oskars- hamn.....	1 620 st	1 624 st
<i>C. Personbilar medförda av resande och bussar i trafik, antal fordon</i>		
1. Linjen Södertälje-Kappelshamn-Södertälje .	8 464 st	7 392 st
2. Linjen Oskarshamn-Klintehamn-Oskars- hamn.....	6 649 st	7 116 st
<i>D. Persontrafik, antal resande</i>	Totalt ca 140 700 st	

BILAGA 12

Persontrafiken till och från Gotland

År	Totalt antal resande		
	Med båt		Med flyg
	Rederi AB Gotland ¹	Rederi AB Nordö ¹	
1930.....	75 300	— ²	— ³
1935.....	89 100	—	1 500
1939.....	139 600	—	1 700
1940.....	97 900	—	2 400
1945.....	96 100	—	27 900
1949.....	177 400	—	29 800
1950.....	176 000	—	36 800
1955.....	194 400	—	54 600
1959.....	164 000	13 500	101 700
1960.....	179 600	14 800	92 800
1961.....	171 400	25 100	140 500
1962.....	184 500	45 000	148 600
1963.....	204 200	39 700	150 200
1964.....	221 400	50 500	165 000
1965.....	246 400	140 700	147 500

¹ Övriga rederiers persontrafik till och från Gotland är av obetydlig omfattning.

² Trafiken började år 1959.

³ Trafiken började år 1933.

BILAGA 13

Godskvantiteter som beräknas transporteras med SJ om genomräknad SJ-taxa genomföres till och från Visby via Nynäshamn

Basår: 1965. Total reguljär godstrafik: 123 800 ton

1. Kvantiteter som beräknas bli transporterade med SJ

	Vagnslaster ton	Styckegods ton	Summa ton
1. Samtrafikgods	4 900	6 600	11 500
2. Gutegods	19 000	5 100	24 100
3. Bilgods via norra leden	31 300	15 700	47 000
4. Bilgods via södra leden	3 900	5 700	9 600
5. Övrigt gods	2 800	2 100	4 900
Summa	61 900	35 200	97 100

2. Fördelning av ovanstående godskvantiteter på ankommande och avgående trafik

Till Gotland	
Vagnslaster	Styckegods
ton	
33 000	29 000
Summa 62 000 (64 %)	

Från Gotland	
Vagnslaster	Styckegods
ton	
28 900	6 200
Summa 35 100 (36 %)	

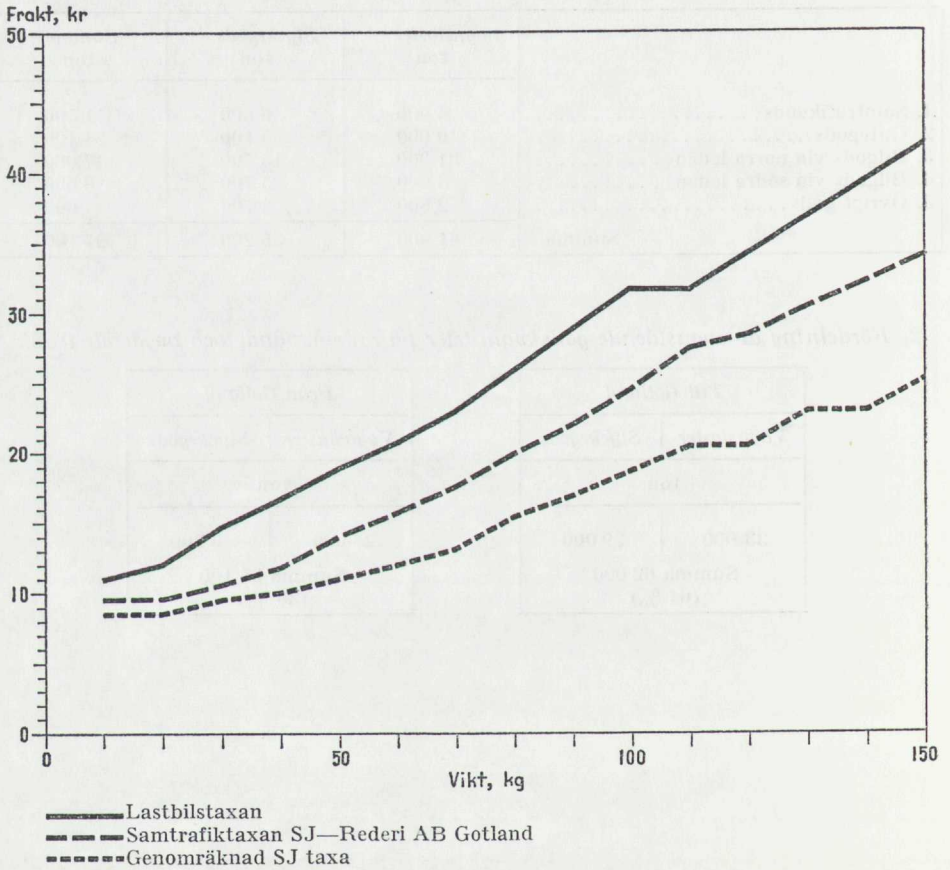
BILAGA 14

Jämförelse mellan olika godstaxor i Gotlandstrafiken

A. Fraktstyckegods, 10—150 kg, 290 km

Anm. 290 km är medeltransportavståndet för bilburet styckegods via Nynäshamn

Taxor per den 1.1.1966



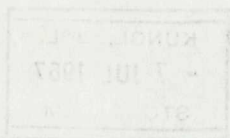
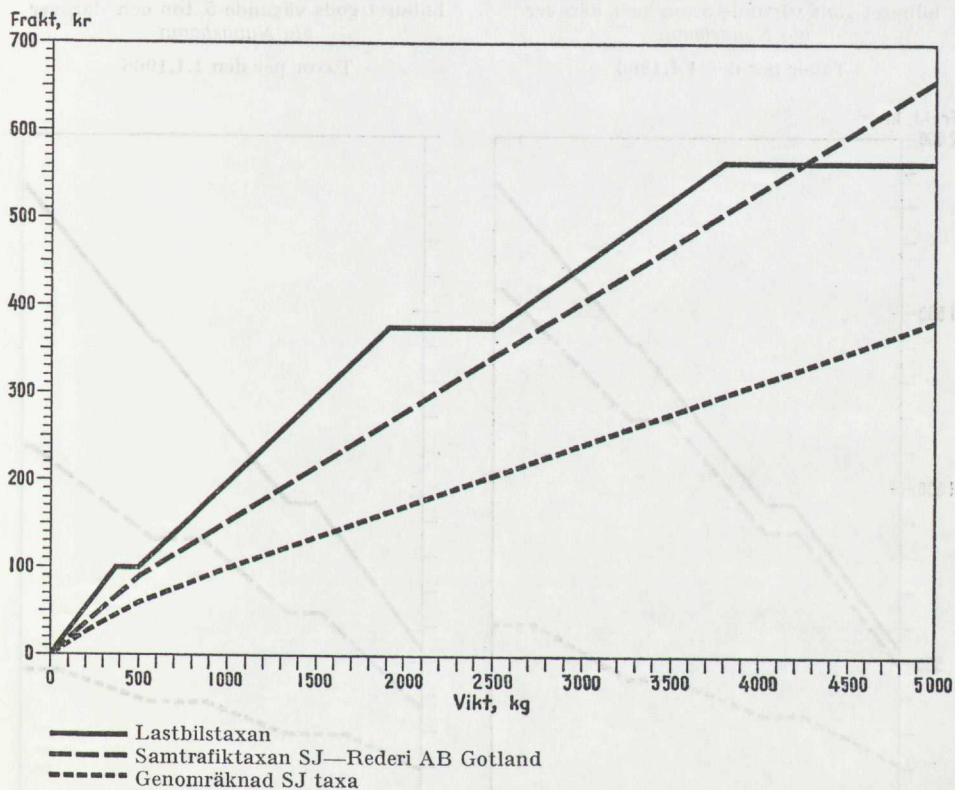
BILAGA 15

Jämförelse mellan olika godstaxor i Gotlandstrafiken

B. Fraktstyckegods, 1—5000 kg, 290 km

Anm. 290 km är medeltransportavståndet för bilburet styckegods via Nynäshamn

Taxor per den 1.1.1966



BILAGA 16

Jämförelse mellan olika godstaxor i Gotlandstrafiken

C. Vagnslastgods, 5—20 ton, 230 km.
Huvudklass A på SJ

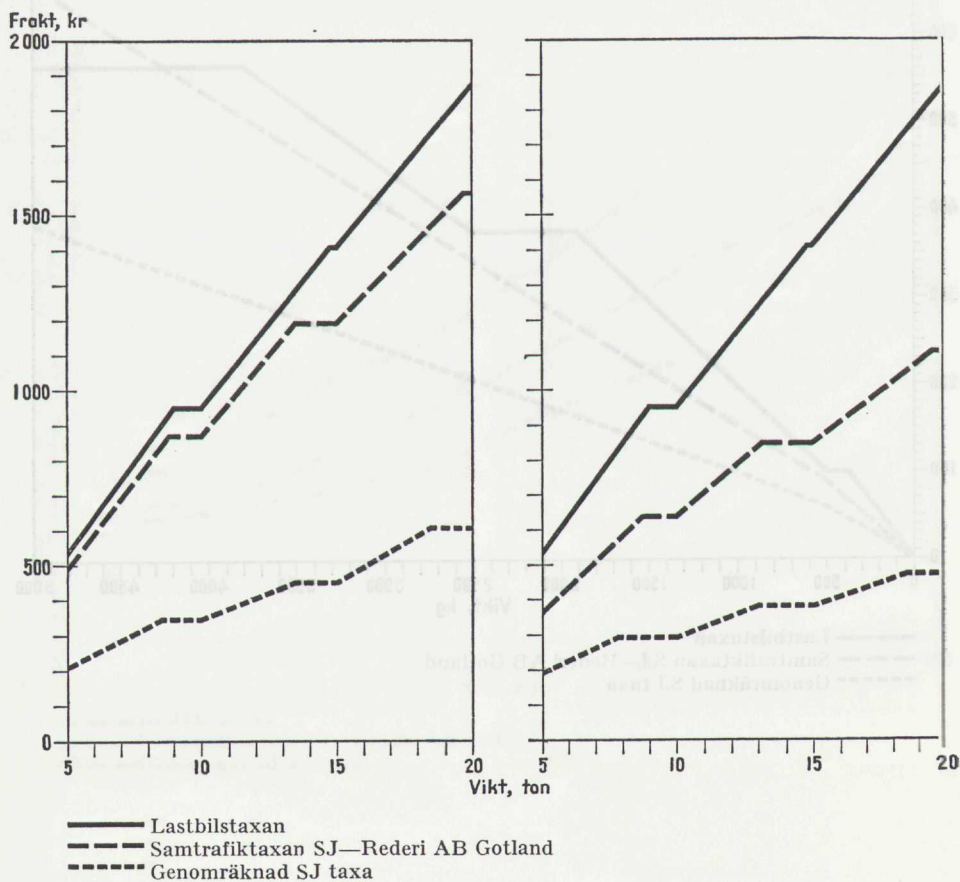
D. Vagnslastgods, 5—20 ton, 230 km.
Huvudklass D på SJ

Anm. 230 km är medeltransportavståndet för
bilburet gods vägande 5 ton och däröver
via Nynäshamn

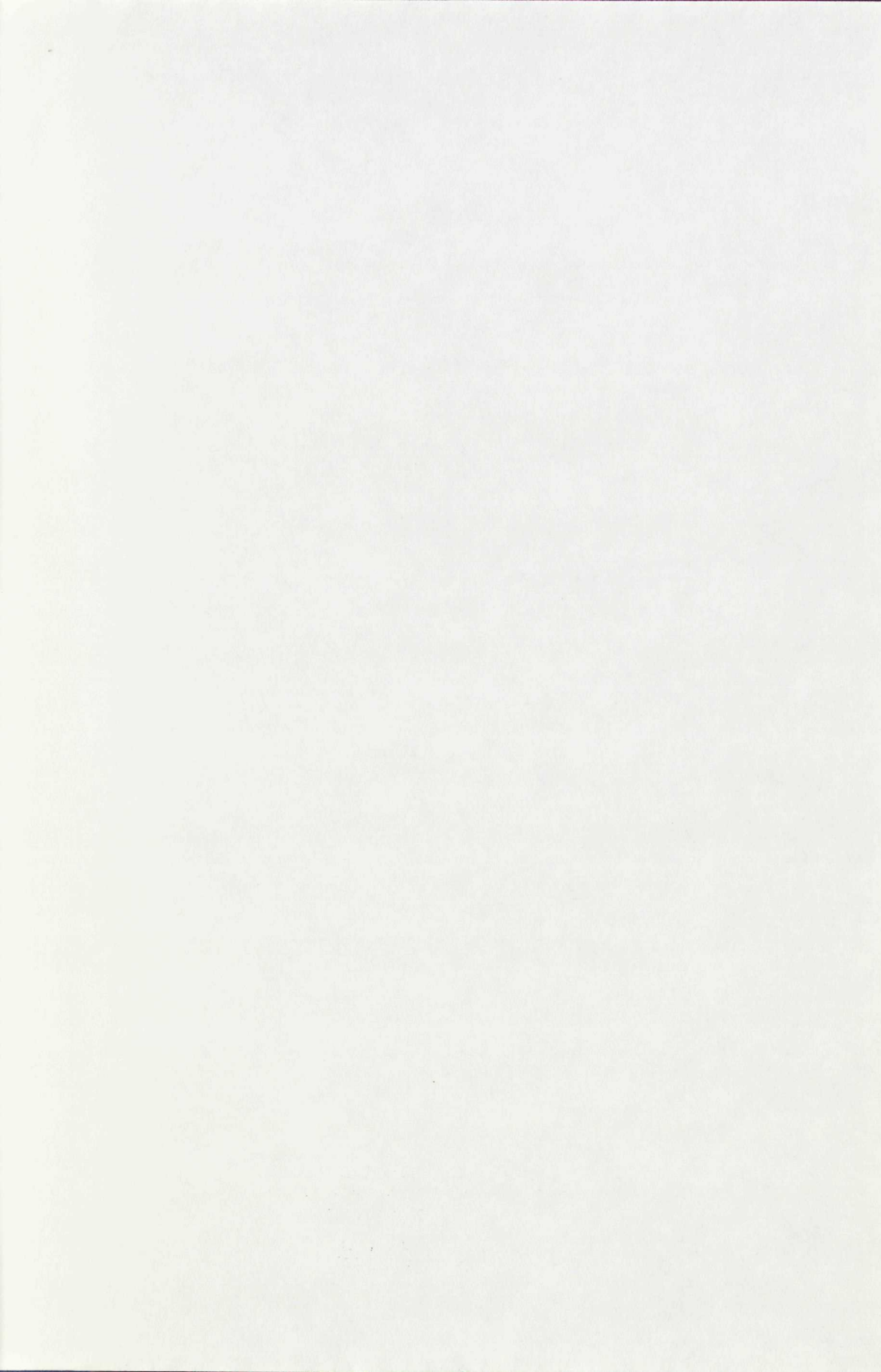
Anm. 230 km är medeltransportavståndet för
bilburet gods vägande 5 ton och däröver
via Nynäshamn

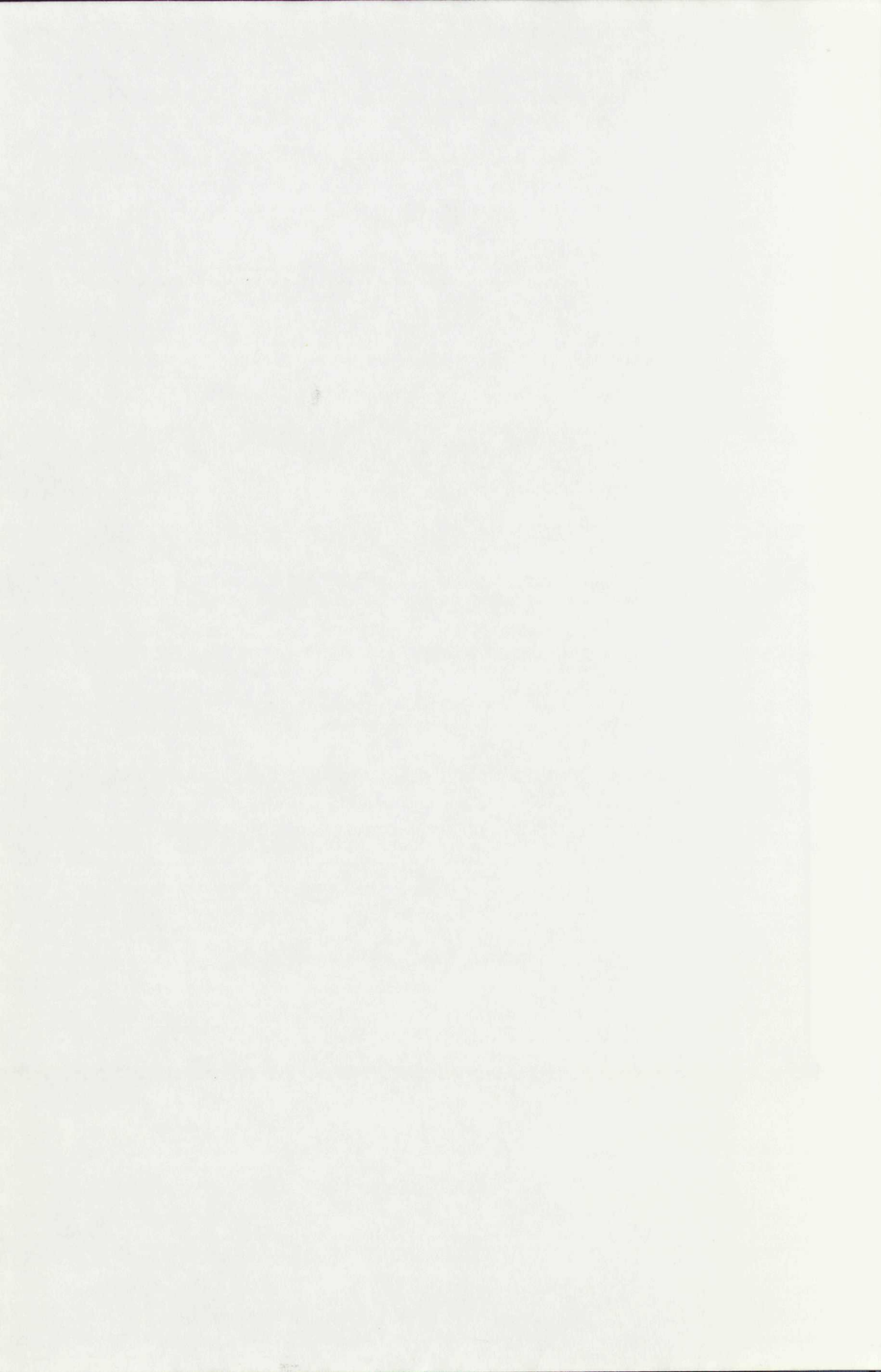
Taxor per den 1.1.1966

Taxor per den 1.1.1966



KUNGL. BOKH. OCH
- 7 JUL 1967
STOCKHOLM





NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1967

1. Nordiskt institut för samhällsplanering.
2. Nordiskt samarbete inom forskningen och den högre undervisningens område.
4. Internordisk verkställighet med anledning av beslut rörande vårdnad om barn m. m.
5. Nordisk Institut for videreuddannelse i havekunst og landskabsplanlægning.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1967

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Allmänna arvsfonden. [2]
Utsökningsrätt VI. [3]
Ny domkretsindelning för underrätterna. [4]
Partiell författningsreform. [26]
Förtidsröstning och gemensamma tvådagarsval. [27]
Tryckfrihet och upphovsrätt. [28]

Försvarsdepartementet

Tjänsteställning inom krigsmakten. Esselte. [15]

Socialdepartementet

Barnstugor. Barnavårdsmannaskap. Barnolycksfall. [8]
Narkotikaproblemet. Del I. [25]

Kommunikationsdepartementet

Länsförvaltningsutredningen. 1. Den statliga länsförvaltningen. I. [20] 2. Den statliga länsförvaltningen. II. Bilagor. [21]
Skatteförvaltningen. [22]
Länsindelningsutredningen. [23]
Transportkostnaderna i Gotlandstrafiken. [29]

Finansdepartementet

Statlig publicering. [5]
Finansiella långtidsperspektiv. [6]
Statskontorets programbudgetutredning. 1. Programbudgetering. Del I. [11] 2. Programbudgetering. Del II — Studier och försök. [12] 3. Programbudgetering. Del III — En sammanfattning. [13]
Lag om Skatterätt. [24]

Ecklesiastikdepartementet

Rikskonserter. [9]
Linköpings högskola. Del I. [10]
Skolans arbetstider. [14]
1958 års utredning kyrka—stat: VII. Folkbokföringen. [16] VIII. De teologiska fakulteterna. [17]
1962 års ungdomsutredning. Statens stöd till ungdomsverksamhet V. [19]

Jordbruksdepartementet

Den framtida jordbrukspolitiken. [7]

Inrikesdepartementet

Kommunal bostadsförmedling. [1]
Invandringen. [18]

